

Charles Berlitz

TRIUNGHIUL BERMUDELOR 2
DISPĂRUȚI FĂRĂ URMĂ

Charles Berlitz

TRIUNGHIUL BERMUDELOR 2
DISPĂRUȚI FĂRĂ URMĂ

traducere de NICOLAE CONSTANTINESCU

Editura
DOMINO
1996

Editor: Ion Doru Nedelcu

Coperta și tehnoredactarea: Valentin Luca

Charles Berlitz - *WITHOUT A TRACE*

Copyright © 1975, by Charles Berlitz

Published by arrangement with Doubleday, a division of
Bantam Doubleday Dell Publishing Group Inc.

Translation Copyright © 1996, by Editura **DOMINO**

© Colecția UFO: Nicolae Constantinescu

**Toate drepturile asupra acestei versiuni aparțin
Editurii **DOMINO****

Reproducerea integrală sau parțială este interzisă și va fi
pedepsită conform legii.

Adresa editurii:

Str. Unirii, nr. 34, Complex Pavcom
0200Târgoviște, județul Dâmbovița
telex 045/634006

ISBN 973-97387-5-3

*Dedic această carte tuturor acelor care,
pentru a încerca să rezolve misterul pe
care-l ascunde cu atâta înversunare
TRUNGHUL BERMUDELOR,
și-au oferit experiența și priceperea,
sacrificându-și timpul, resursele și uneori
chiar viața.*

Charles Berlitz este unul dintre cei mai renumiți experți mondiali în materie de „mistere ale naturii”. A scris numeroase cărți, printre care *Mysteries from Forgotten Worlds*, *The Mystery of Atlantis* și binecunoscutul bestseller *The Bermuda Triangle* (Triunghiul Bermudelor). Este nepotul celui care a înființat celebrele școli de lingvistică Berlitz, fiind el însuși un lingvist desăvârșit, cunoscător a circa treizeci de limbi. Scafandru experimentat, a reușit să-și valorifice în mod util hobbyul în domeniul arheologiei, cercetând nemijlocit multe dintre ruinele stranii ale civilizațiilor dispărute care au fost descoperite în adâncurile mărilor.

În lucrarea de față, Charles Berlitz investighează o nouă serie de incidente uluitoare petrecute în acea misterioasă zonă din Oceanul Atlantic cunoscută sub numele de Triunghiul Diavolului, incidente scoase la lumină de reacția mondială la prima sa carte dedicată acestui subiect. Aceste fenomene extraordinare – cunoscute anterior doar de câțiva oameni – vor risipi orice îndoială că Triunghiul Bermudelor rămâne cel mai mare mister nerezolvat al timpurilor noastre.

Dacă ați crezut că știți adevărul despre Triunghiul Bermudelor... Charles Berlitz dezvăluie mistere noi și surprinzătoare, precum și explicații posibile.

CUPRINS

	INTRODUCERE	9
I.	MISTERUL DEVINE DIN CE ÎN CE MAI ADÂNC	11
II.	CĂLĂTORII FĂRĂ ÎNTOARCERE	31
III.	ULTIMELE MESAJE	55
IV.	CAMUFLAJ COSMIC	77
V.	ATLANTIDA ȘI TRIUNGHIUL BERMUDELOR	111
VI.	LA LIMITELE REALULUI	131
VII.	DINCOLO DE TIMP	154
VIII.	LUMI EXTERIOARE, LUMI INTERIOARE	177
IX.	DE UNDE VIN OZN-URILE ?	198
X.	EXPERIMENTUL PHILADELPHIA ȘI TRIUNGHIUL BERMUDELOR	206

INTRODUCERE

Sunt cel care a scris *Triunghiul Bermudelor*, lucrare ce a suscitat o controversă considerabilă, a atins un tiraj de cinci milioane de exemplare în limba engleză și a fost tradusă în douăzeci de limbi. Sunt întrebat deseori pentru ce Triunghiul Bermudelor – zonă situată între Florida, Marea Sargaselor și Arhipelagul Bermudelor, unde ambarcațiuni și avioane au dispărut fără urmă de cel puțin o jumătate de secol – a stârnit un interes atât de mare în toată lumea, inclusiv în țările situate la antipodi. Fascinația exercitată de Triunghi se bazează pe misterul, amenințarea unor forțe necunoscute, primejdiile și decesele sau dispariția în neant.

Obiectivul acestei lucrări este de a examina noile incidente sau cele care nu au fost consemnate mai înainte și de a ține cont de evoluția evenimentelor intervenite în Triunghiul Bermudelor. Acestea par să-și ocupe locul într-un cadru lărgit și să ducă spre mistere noi și mult mai profunde, cu implicații ce se extind permanent.

De la publicarea cărții *Triunghiul Bermudelor*, am primit mii de scrisori de la cititorii americani și de la locuitorii altor zeci de țări, precum și apeluri telefonice, atât ziua cât și noaptea. Mai mult de jumătate dintre aceste mesaje proveneau de la persoane care trecuseră chiar ele prin experiențe ciudate în limitele Triunghiului.

Lucrarea mea a avut meritul să aducă toate aceste lucruri la lumină, iar corespondenții mei voiau să-mi împărtășească

experiențele lor care, în general, nu suscitaseră decât bătaie de joc și incredulitate, în așa măsură încât ei înșiși începeau să pună pe seama imaginației evenimentele ai căror martori fuseseră. Alții, care ocupau funcții în marină, în aviația militară sau civilă, primiseră ordin să nu menționeze incidentele survenite în Triunghi.

Cu ocazia conferințelor ținute după publicarea acestei cărți în America de Nord și în Europa, aproape totdeauna, un fost angajat al aviației, sau al marinei, sau un angajat al flotei civile care a reușit să se salveze ca prin minune s-a adresat publicului oferindu-i o relatare a experienței care până atunci nu putuse să fie dezvăluită.

S-ar fi zis că o sursă nesecată de informații fusese descoperită din întâmplare prin publicarea lucrării *Triunghiul Bermudelor*, informații care, propunând diferite explicații, păreau să ducă spre o soluție atât de neobișnuită încât era aproape de neconceput după normele general recunoscute.

După mărturiile celor care reușiseră să se salveze, a fost posibil să se stabilească că aceste dispariții sunt infinit mai numeroase decât s-a crezut înainte și că mult mai multe persoane navigând în această zonă sau survolând-o au cunoscut experiențe care apăreau atunci inexplicabile – și așa au și rămas – dar, oricât ar părea de incredibil, ele se pot integra într-un tot mult mai vast, oricât de derutant ar putea fi el.

Vreau să mai amintesc că, în afara acestor noi experiențe și a celor care n-au fost relatate anterior, câteva expediții particulare s-au deplasat în zona „Triunghiului” cu o ambarcațiune sau un avion, altele făcând explorări submarine, uneori combinând diferite metode.

I. MISTERUL DEVINE TOT MAI ADÂNC

Înainte de a încerca să pătrund misterul nebulos și captivant al Triunghiului Bermudelor prin anii șaptezeci, numeroase persoane îi cunoșteau existența, și încă de mult timp. E vorba de piloți civili și militari, de echipajele unor nave comerciale și de război, pescari, ziariști, cercetători precum și locuitori din zona delimitată la nord de Bermude, la vest de Florida și la est de un punct din ocean situat la aproximativ patruzeci de grade longitudine vestică. Cei mai mulți dintre ei, mai ales cei care navigau în acest sector sau îl survola, au ales să păstreze o tăcere totală asupra experiențelor pe care le putuseră înregistra în interiorul Triunghiului. Motivul acestui mutism se datora fricii de ridicol, de faptul că nu vor fi crezuți sau de o tendință superstițioasă care îi făcea să le fie teamă să vorbească. Reproducem mai jos propriile cuvinte ale unui tânăr care a crescut pe coasta atlantică a Floridei și care dorește să-și păstreze anonimatul:

- Ne ajungeau la ureche frânturi de informații despre Triunghi, dar ele păreau totdeauna că sunt ținute mai mult sau mai puțin secrete. Uneori copiii îi auzeau pe adulți vorbind între ei, evocând evenimente mai mult sau mai puțin ciudate. Nici nu putea fi vorba să te duci la ei și să-i întrebi: „Ce se întâmplă în Triunghi?”

Relatările despre această zonă ciudată, unde avioane și nave cu pasageri și echipaje dispăreau (și continuă și acum să dispară) fără să lase nici o urmă, în general în condiții atmosferice compatibile cu zborul și navigația, apăreau deseori la știrile locale sau sub formă de aluzii în cărți, ceea ce nu făcea decât să atâte și mai mult curiozitatea cititorilor.

Elementele de informație privitoare la Triunghiul Bermudelor sunt derutante și în același timp puțin cam sinistre.

Într-o zonă a Atlanticului occidental, având forma aproximativă a unui triunghi, situată între Bermude, Florida și meridianul 40, zeci de nave și de avioane au dispărut în ultimii cincizeci de ani fără ca nimic să ne permită să înțelegem ce s-a întâmplat cu ele, pentru că nu a fost găsită nici o rămășiță sau vreun supraviețuitor.

Nave și avioane au fost zărite de martori, aflați la bordul altor nave sau avioane, pe când pătrundeau într-un sector foarte bine localizat sau uneori într-o ceață luminiscentă, sau într-un nor, fără ca apoi să mai apară. Nave mici și mari, dintre care unele cu echipaje care numărau trei sute de oameni, au dispărut ca prin farmec. Avioane militare sau comerciale se evaporau în aer pe când se pregăteau să aterizeze.

British South American Airlines au pierdut trei aparate cu echipaje și pasageri, dintre care două în interiorul Triunghiului după ce piloții trimiseseră mesaje radio normale, iar al treilea exact după ce a depășit zona și a adresat un ultim apel de ajutor. Avioane militare aparținând trupelor aeronavale, pilotate de oameni experimentați, au dispărut în condiții de timp favorabile, fără să fi lansat nici un SOS.

Cu o ocazie memorabilă, în decembrie 1945, o întreagă escadrilă de bombardiere a marinei s-a evaporat pur și simplu în cursul unui zbor de antrenament. Baza lor, Fort Lauderdale

din Florida, a auzit schimburile de replici dintre echipaje atunci când piloții nu primeau instrucțiuni. Mesajele acestor piloți se refereau la acele aparate de bord care se roteau fără rost, la dereglarea giroscopului, la o necunoaștere generală a locului în care se aflau și la comentarii curioase despre apa albă și o mare care „părea ciudată”. Un avion de salvare trimis în căutarea bombardierelor a dispărut și el la puțină vreme după ce intrase în zona incriminată.

Dacă nu e vorba de un mister, trebuie să recunoștem că seamănă foarte mult cu așa ceva.

Misterul a devenit din ce în ce mai adânc deoarece un număr mare de dispariții nu părea să fie legat de furtuni. Cele mai multe dispariții s-au petrecut pe timp frumos.

Pe de altă parte, aproape toți naufragiații lasă o urmă oarecare: rămășițe care plutesc, bărci sau plute de salvare, sau măcar o peliculă de ulei pe mare. Cu toate acestea, în ciuda unor căutări intense, nu s-a găsit nici un fel de epavă.

Mesajele, lansate de unele avioane înaintea dispariției lor, nu menționează nici cel mai mic necaz. Cu o clipă înainte își cunoșteau perfect ruta, pentru ca apoi, fără nici un avertisment, să dispară aproape ca și cum ar fi fost smulse din aer sau niște vârtejuri gigantice le-ar fi tras în adâncul apelor, sau de parcă o forță neidentificată le-ar fi provocat dezintegrearea.

Indiferent de motivul dispariției, numărul lor este deosebit de impresionant.

După ce s-a ridicat perdeaua tăcerii, au început să abunde rapoartele rămase până atunci secrete. A devenit evident că cifra de o sută de nave și avioane și de o mie de ființe omenești dispărute fără urmă în Triunghi reprezintă o estimare foarte modestă și că ar trebui măcar dublată.

Numai în anul 1973, peste șase sute de iahturi și alte ambarcațiuni de plăcere s-au scufundat în largul coastelor

Statelor Unite, un procentaj considerabil al acestor pierderi situându-se în limitele Triunghiului Bermudelor.

Cărțile și articolele care vorbeau despre Triunghiul Bermudelor se mulțumeau în general să enumere dispariția diferitelor mijloace de locomoție și a indivizilor, apoi „clasau cazul” atribuind pierderile unor cauze necunoscute sau ușor de explicat. Datorită faptului că practic nu existau niciodată supraviețuitori, împrejurările în care avuseseră loc disparițiile puteau cu greu să fie studiate în detaliu și comparate unele cu altele. În general, nu se credea că numeroși indivizi cunoscuseră evenimente neobișnuite, chiar ciudate, în interiorul Triunghiului sau că dispăruseră. Cei scăpați ca prin minune păstrasera o tăcere prudentă, ținând numai pentru ei ceea ce știau, împărtășind numai celor apropiați experiența trăită.

În primele luni după apariția lucrării *Triunghiul Bermudelor*, s-au înregistrat mii de scrisori și apeluri telefonice adresate editorilor, stațiilor de radio sau posturilor de televiziune care realizaseră emisiuni despre acest subiect, redactorilor ziarelor și revistelor care publicau articole despre lucrare și mie personal. Aceste mesaje veneau în principal de la persoane care doreau să-și împărtășească propriile experiențe avute în zona Triunghiului, despre care se abținuseră până atunci să vorbească de teamă că nu vor fi crezuți, că vor părea ridicoli sau că își vor compromite cariera. În anumite cazuri, acești oameni trimiseseră rapoarte autorităților competente, dar acestea le ignoraseră, le minimalizaseră sau pur și simplu le „clasaseră”.

Relatările acestor „supraviețuitori”, dacă îi putem numi astfel, ne-au venit din orașele și târgușoarele din Statele Unite, Canada, Marea Britanie, insulele situate în Triunghiul Bermudelor și din multe alte părți ale lumii. Ele provin de la marinari și în special de la foști membri ai personalului navigant

aparținând forțelor navale sau aeriene din Statele Unite, Canada, Marea Britanie, care au fost martorii unor incidente survenite în interiorul Triunghiului. Mulți dintre ei ne-au furnizat copii după rapoartele de zbor sau extrase din jurnalul de bord pentru confirmarea informațiilor. (În cazul de față suntem obligați să punem accentul pe termenul „fost”, căci personalul militar din cadrul aviației sau marinei, actualmente în serviciu, nu vrea să fie citat, lucru care se înțelege cu ușurință.)

Unele relatări ne-au fost adresate de apropiații celor care au dispărut în condiții misterioase. Acești corespondenți sperau că autorul le va putea furniza informații complementare pe care nu le putuseră obține din sursă guvernamentală, lăsându-se să se înțeleagă că aceste lămuriri le fuseseră după toate aparențele refuzate din motive neprecizate.

Apoi, după ce *Triunghiul Bermudelor* a fost tradus în douăzeci de limbi, am întreprins un turneu de conferințe în străinătate și am primit relatări din diferite țări, dintre care unele se situau în spatele fostei cortine de fier.

Câteva rapoarte venite din Japonia comparau Triunghiul Bermudelor cu Marea Diavolului și făceau o posibilă legătură. Câțiva corespondenți astronomi din Germania mi-au prezentat o ipoteză conform căreia Triunghiul Bermudelor ar fi o fereastră deschisă spre cosmos. Din Indonezia mi s-a comunicat că fuseseră găsite nave mari, în mod inexplicabil părăsite de pasageri și echipaj, ca în Triunghiul Bermudelor. Din Australia și Noua Zeelandă am aflat că în imensitatea Pacificului fuseseră înregistrate deviații spațio-temporale. Se semnalează o zonă de anomalii în largul coastelor Braziliei și Argentinei, unde aparate ciudate par să țâșnească din ape luându-și zborul. Un cercetător eminent din Spania a legat apariția fenomenului

OZN în Caraibe de alte miracole anterioare și de manifestări demonice. În sfârșit, chiar în Bermude, interesul arătat de public acestui mister a trezit amintirea altor dispariții trecute sub tăcere.

Majoritatea acestor relatări se caracterizează prin tema comună a unor aberații electromagnetice, precum mișcarea incontrollabilă a busolei, dereglarea giroscopului, a aparatelor radio, a radarelor, amuțirea sonarelor, defectarea instrumentelor, proasta funcționare a motoarelor.

Pe de altă parte, rapoartele amintesc apariția unor lumini strălucitoare, discontinue, zărite pe cerul nocturn sau sub apă, ceață luminiscentă apărută brusc, manifestarea unor obiecte zburătoare sau submarine neidentificate. Deseori se vorbește despre inexplicabile pierderi sau câștigări de timp pe trasee aeriene, precum și observarea precisă – avem numeroase mărturii – a unor nave „fantomă”, a unor avioane apărând și dispărând, sau prăbușindu-se (într-o tăcere absolută), de parcă ar fi repetat un incident pierdut în timp. Numeroase relatări se referă la fenomene până atunci necomunicate care, deși aparent sunt legate între ele, pot avea legătură cu ansamblul misterului care învăluie Triunghiul Bermudelor.

Unele dintre aceste rapoarte noi, care menționează lumini strălucitoare deplasându-se noaptea deasupra și uneori sub suprafața apelor, sunt în mod vădit legate de deranjamentele electrice și de oprirea tuturor surselor de energie ale navei sau avionului pe toată perioada de timp cât se află în apropierea fenomenului. Altele vorbesc despre dispariția unor vase remorcate, după ce acestea au fost subit înconjurate de o ceață circumscrișă perimetrului lor imediat.

Un pilot amintește de furtuni magnetice incredibile însoțite de fulgere roșii durând mai mult de cinci secunde și lăsând după trecerea lor un miros puternic de azot ars.

Unele relatări frizează supranaturalul:

- Un avion Cessna 172 este „urmărit” de un nor, ceea ce provoacă dereglarea instrumentelor, care duce la pierderea poziției avionului și la moartea pilotului. Evenimentele sunt relatate de pasagerii care au supraviețuit.
- Un aparat Beechcraft Bonanza pătrunde într-un cumulus monstruos în largul insulei Andros, pierde contactul radio și îl restabilește după patru minute dându-și seama că survolează Miami cu un excedent de optzeci și cinci de litri de benzină în rezervoare, aproape exact cantitatea de carburant pe care *ar fi consumat-o* pe traseul Andros-Miami.
- Un avion 727 al companiei National Airlines dispare de pe ecranul radarului timp de zece minute, perioadă în care pilotul declară că traversează o ceață ușoară. În momentul aterizării se observă că toate ceasurile personalului de bord și cronometrul avionului sunt în urmă cu zece minute, asta în ciuda unei verificări a orei efectuată cu treizeci de minute înainte de aterizare.
- Un aparat al companiei Eastern Airlines e scuturat de o zguduitoră puternică, pierde altitudine și e constrâns să aterizeze pe un aerodrom neprevăzut în planul lui de zbor. Pasagerii și echipajul constată că ceasurile li s-au oprit aproape în momentul zguduitorii și fuzelajul avionului prezintă o urmă de fuziune datorată unei călduri intense sau unui arc electric.

Alte rapoarte vorbesc de o deviație a timpului sau de repetarea unor evenimente trecute:

- Un avion e văzut în plină zi de sute de persoane în momentul în care se prăbușește în niște ape nu prea adânci, nu departe de o plajă foarte frecventată, dar nu se găsește nici o urmă.
- Un avion Cessna 172 e zărit de dispecerii turnului de control al aerodromului din insula Grand Turk din Bahamas, dar personalul de la sol nu poate comunica cu pilotul. Totuși turnul de control îl aude spunând pasagerului său că probabil a greșit insula, căci „sub noi nu e nimic”. După care Carolyn Coscio și pasagerul său dispar în neant.
- Un marinar de cart pe un cargo remarcă faptul că nava se rotește în cerc, toate instrumentele de navigație sunt afectate și o „sferă de foc” e gata să-l răstoarne în apă trecând foarte jos pe deasupra punții.
- Un membru din echipajul vasului *Queen Elizabeth II* zărește un avion venind drept spre pachebot. Aparatul se prăbușește brusc în apă la o sută de metri de navă. Apele se deschid. Nu se aude nimic, nu se găsesc rămășițe și nici o urmă de petrol.
- Căpitanii unor ambarcațiuni zăresc nave cărora le trec numele în jurnalul de bord, dar navele respective au fost de multă vreme date dispărute sau scufundate.
- O enormă „lună ascendentă” sau o sferă de apă care se ridică din ocean este observată de echipajul navei americane *Josephus Daniels*, un torpilor-lansator de rachete. Nava schimbă direcția. După ce ajunge în port, jurnalul de bord este examinat de autoritățile competente, dar nu mai e niciodată înapoiat comandantului.

Aceste rapoarte, dintre care unele sunt foarte recente, vor fi analizate în capitolele următoare. Ele scot la iveală diferite anomalii survenite în Triunghiul Bermudelor și pot furniza, dacă li se adaugă evenimentele intervenite în cursul ultimilor cincizeci de ani, anumite indicii despre forțele prezente în această zonă și despre ce li s-a întâmplat navelor, avioanelor și oamenilor.

Acest ansamblu enorm de experiențe personale, admitând că printre ele se numără și posibile halucinații sau interpretări greșite, se pot dovedi o sursă de informații excelentă pentru rezolvarea unui mister care, în ciuda vociferărilor detractorilor săi, rămâne neelucidat.

Detractorii conceptului însuși de Triunghi al Bermudelor reprezintă o opinie adversă ferm stabilită care prevalează esențialmente în mediile oceanografice, științifice, meteorologice și aeronautice. Membrii acestor grupuri susțin în general o opinie care conține una sau mai multe din următoarele teze:

1. Zgomotul stârnit în jurul Triunghiului Bermudelor nu urmărește decât senzaționalul, pentru a capta interesul publicului.
2. Triunghiul Bermudelor nu există ca zonă de pericol sau ca sector prezentând vreo particularitate.
3. Dacă există într-adevăr o zonă de aberație magnetică, aceasta nu e suficient de pronunțată pentru a provoca o îngrijorare reală.
4. Orice naufragiu sau disparițiile neexplicate pot în mod automat să fie calificate drept mistere până când cauza lor va fi descoperită.

5. Aterizările forțate sau explodările în zbor se pot datora unor cauze numeroase. Absența unor dovezi categorice se explică cu ușurință prin afirmația naivă „oceanul e imens”.
6. Dispariția unor nave se poate datora unor furtuni bruște, unei activități seismice submarine, pirateriei, coliziunii cu alte nave mai mari.

Critica conceptului de Triunghi al Bermudelor în cadrul grupurilor citate mai sus este ușor de înțeles, mai ales în cazul liniilor aeriene comerciale și al companiilor de transport maritim. Totuși trebuie să remarcăm că, spre deosebire de piloții cu o mare experiență a zonei cu pricina, unii din adversarii cei mai vehemenți al existenței unui mister în această parte a Atlanticului nu au avut posibilitatea să se deplaseze personal la fața locului sau consideră că nu e necesar să se facă o anchetă chiar în locul respectiv.

În ceea ce privește oceanografia, geologia și meteorologia, care cunosc zona respectivă, este logic să nu vrea să admită eventualitatea unui mister în numeroasele dispariții pe care le pun pe seama unor furtuni bruște sau a unei degradări subite a condițiilor meteorologice. Totuși, astfel de explicații nu justifică absența unor epave sau a unor rămășițe după disparițiile petrecute numai în această zonă. Acolo nu găsim nici supraviețuitori, nici bărci de salvare, nici plute, nici colaci de salvare, nici rămășițe, nici urme de ulei, nici măcar gruparea rechinelor care bântuie în mod obișnuit locul unui naufragiu sau al unei aterizări forțate.

Pe de altă parte, absența supraviețuitorilor și a epavelor s-ar putea explica, după părerea multor persoane care cred că forțe necunoscute acționează în limitele Triunghiului, prin

faptul că aparatul de transport și cei care se aflau în el nu s-au prăbușit neapărat în ocean, ci mai curând s-au ridicat în aer, datorită unui fenomen de inversare a gravitației, fie pentru că au fost capturate de entități extraterestre, fie pentru că au fost atrași într-o altă dimensiune după ce au întâlnit un câmp magnetic puternic sau un câmp de ionizare, care poate că și el a fost provocat la rândul lui de deplasarea unor astronave extraterestre.

Combătând aceste teorii, membrii organizațiilor științifice și guvernamentale încearcă să desființeze conceptul de Triunghi al Bermudelor, în timp ce avioane și nave continuă să dispară în număr din ce în ce mai mare. E mai ușor și mai sigur să-l taxezi pe adversar drept amator de senzational, drept irațional, dotat cu o imaginație delirantă și să negi realitatea unui fenomen, decât să încerci să explici inexplicabilul – să iei în considerare puterile sau forțele latente încă „neacceptabile” din punct de vedere științific.

Secția Șapte a pazei de coastă a Statelor Unite, care răspunde de căutările și misiunile de salvare angajate în această zonă pentru găsirea navelor și avioanelor pierdute pe apă, știe totul despre Triunghiul Bermudelor din cauza numeroaselor cereri de informații ce îi sunt adresate de călătorii care folosesc căile aeriene sau maritime și care vor să survoleze regiunea sau să navigheze în acea zonă. Drept răspuns la aceste cereri, prea numeroase pentru a fi tratate separat, Secția Șapte a pazei de coastă a redactat o circulară care, la primul paragraf, îi asigură pe călători că „Triunghiul Bermudelor, sau Triunghiul Diavolului” este o zonă imaginară, căreia îi precizează totuși limitele și caracteristicile magnetice particulare.

Deși e puțin verosimil ca respectiva pază de coastă să ajungă până acolo încât să admită o explicație mergând dincolo de

eroarea umană sau de variațiile atmosferice, este interesant de observat că unele pasaje oferă un răspuns la unele din întrebările despre Triunghiul Bermudelor:

- ... Marina se străduiește să rezolve misterul grație unui studiu... despre gravitația electromagnetică și perturbațiile atmosferice... Unii experți apreciază că astfel de perturbații pot să fie la originea avioanelor date dispărute în 1945...

Recent, în cursul unei conferințe de presă care a avut loc la San Francisco, un ziarist m-a întrebat dacă în ultima vreme s-au înregistrat noi dispariții. I-am răspuns că, cu o săptămână în urmă, a fost dat dispărut un avion și că disparițiile din Triunghiul Bermudelor, departe de a constitui un capitol neglijabil din istoria mării, continuă într-un ritm mediu de un avion la cincisprezece zile și o navă sau iaht pe săptămână.

Această declarație se baza pe observațiile făcute pe teren de doctorul Manson Valentine și confrății săi, care continuă și acum cercetările în Triunghiul Bermudelor, studiind regiunea dintre Miami, Fort Lauderdale, coasta Floridei, insulele Bermude și insulele Bahamas.

Aflând aceste informații îngrijorătoare, unul dintre ziariști a telefonat la Secția Șapte a pazei de coastă și a întrebat acest organism ce crede despre această relatare atât de „senzațională”. Cu siguranță că respectivul nu se aștepta la răspunsul pe care l-a primit. Cel cu care a stat de vorbă a spus că cifrele nu i se păreau deloc „exagerate”.

Firește, asta nu înseamnă că paza de coastă admite că persoanele care au dispărut astfel au fost prada unor monștri marini, a unor extraterestre care i-ar fi răpit, sau că ar fi fost

victimele unei dezintegrări magnetice. Există numeroase posibilități, mult mai banale, precum pirateria, revolta echipajului, atacul urmat de schimbarea înmatriculării, totuși disparițiile continuă să se producă fără ca pasagerii sau echipajul să lase vreo urmă.

Unii membri ai personalului Marinei Militare a Statelor Unite, în activitate sau la pensie, nu au deloc păreri concordante în privința evenimentelor misterioase survenite în Triunghiul Bermudelor. Amiralul Samuel Eliot Morison, care a făcut parte din Marina Statelor Unite, actualmente în retragere, după ce a emis o observație inițială destul de laconică – „E vorba de povești de adormit copiii.” – ajunge până acolo încât să pună în discuție comentariile lui Cristofor Columb cu privire la „misterioasele și luminescentele ape albe” din sectorul Bahamas.

Indiferent cât de discutabil ar putea să fie raportul lui Cristofor Columb, acesta nu numai că a remarcat dărele fosforescente din apă, dar vorbește și despre ceea ce noi numim azi OZN, pe care îl descrie ca pe o lumânare sau torță tremurătoare și zburătoare, care lasă în urma ei o dâră de scânteii și care se rotește în jurul vasului său înainte de a se cufunda în ape.

Un purtător de cuvânt al marinei, citat de revista *Time*, a sugerat, cu o ironie care nu a găsit nici un ecou, că o lucrare de genul *Triunghiul Bermudelor* ar putea să fie scrisă și despre Insula Samurului din largul provinciei canadiene Noua Scoție, unde s-au înregistrat sute de naufragii. Dar „naufragii” este aici cuvântul cheie al butadei căci, contrar altor sectoare periculoase pentru navigație, precum Capul Hatteras, Capul Horn, Capul Bunei Speranțe, Marele Golf australian și Insula Samurului, nu de naufragii (recunoscute ca atare) are parte Triunghiul Bermudelor, ci de dispariții de avioane, nave și

oameni care n-au lăsat în urma lor nici cea mai mică urmă, acesta constituind aici elementul misterios.

Echipajele forțelor navale și mai ales ale aviației militare nu sunt deloc de acord cu declarațiile oficiale ale Ministerului Marinei cu privire la Triunghiul Bermudelor.

Un ofițer superior din serviciul de informații, făcând parte din cartierul general al Secției Trei a marinei, care dorește să-și păstreze anonimatul, s-a exprimat în felul următor:

„... Nimeni în marină nu face ironii când e vorba de această problemă. Totdeauna am știut că există fenomene ciudate în Triunghiul Bermudelor. Dar încă nu s-a putut descoperi despre ce e vorba exact. Se pare că nu poate fi formulat nici un motiv material sau logic. Aproape că ai zice că navele au fost acoperite brusc cu un fel de plasă de camuflaj electronic.”

Un membru al comisiei de anchetă numită să încerce elucidarea motivelor pierderii celor cinci bombardiere TBM Avenger și a aparatului Martin Mariner trimis în ajutorul lor de la baza de la Fort Lauderdale în 1945, se exprimă mai succint declarând:

„Habar n-avem de ce se întâmplă în această zonă”.

Personalul navigant din cadrul aviației este și el inclinat să se arate mai puțin sceptic în privința forțelor care acționează în Triunghiul Bermudelor. După o conferință de presă ținută la Miami, am primit un telefon de la un comandant al marinei care mi-a declarat:

„Sunt comandant în cadrul forțelor aeronavale și am trei mii de ore de zbor deasupra a ceea ce numiți Triunghiul Bermudelor. Îmi pare bine că cineva a ridicat în sfârșit această problemă pe care noi, piloții forțelor aeronavale, o cunoaștem de mulți ani.”

Conducătorii companiilor aeriene comerciale nu vor să se amestece în controversa stârnită de Triunghiul Bermudelor.

Eastern Airlines, care a suferit pierderea prin dezintegrare a avionului Eastern 401, un aparat Lockheed L-1011, nu departe de aeroportul din Miami în decembrie 1972, a publicat recent în revista ei un articol care ia în bătaie de joc misterul Triunghiului Bermudelor. Poziția companiei de aviație pare logică, nu numai din punct de vedere comercial, dar și pentru a răspunde întrebărilor frecvente puse de pasagerii care se neliniștesc și întreabă: „Când intrăm în Triunghiul Bermudelor?” sau : „Avionul va traversa Triunghiul Bermudelor sau îl va ocoli?”

Există însă și situații în care pasagerii i-au auzit pe angajații unei companii de aviație anunțându-i că avionul a întârziat pentru că „pilotul preferase să ocolească Triunghiul Bermudelor”.

Uneori se întâmplă ca pilotul să anticipeze reacțiile pasagerilor, ca în cazul acelei curse charter efectuată de un aparat al companiei Eastern Airlines, care a părăsit Noua Scoție îndreptându-se spre Caraibe în martie 1975. Survolând coasta Floridei, pilotul a anunțat prin interfon: „Pasagerii instalați în stânga avionului pot acum să zărească celebrul Triunghi al Bermudelor. Slavă Domnului, nu suntem nevoiți să trecem prin el!”

Acest mod de a aborda problema tinde să privească călătoriile în acest sector cu un anumit umor, susținut chiar și de localnici care au compus o melodie de dans despre Triunghiul Bermudelor, în general întâmpinată cu ovații când răsună pe un ring de dans.

Poziția unei nave în interiorul Triunghiului constituie deseori subiect de interes și comentarii pentru echipajele navelor de suprafață și ale submarinelor care navighează în această zonă.

Robert Hayes, care locuiește la White Plains, New York, fost mecanic la bordul vasului *Albany* (CG-10), un crucișător greu purtător de rachete, își amintește că subiectul a stârnit un interes considerabil printre membrii echipajului în momentul în care nava trecea prin apropiere, în drum spre Mayport în Florida:

- Știam că intrasem în Triunghi pentru că operatorii de la radar vorbiseră despre asta altor membri ai echipajului. Întinsesem o hartă mare, lată de vreo doi metri, peste ruta de deplasare unde era notată poziția navei. Unul dintre noi a desenat un triunghi pe hartă pentru ca toți să știe despre ce era vorba. Discutam cu toții întrebându-ne ce putea să aibă misterios această zonă. Caporalul ne-a explicat: „E vorba de un fel de deviație temporală... e foarte prezentă, dar nu se vede.” Un altul a adăugat: „Ei bine, sper că nu vom îmbogăți statisticile.”

Poate că Triunghiul Bermudelor este o zonă în care acționează forțe misterioase, prezentând un pericol pentru nave, avioane și oameni, dar este sigur că e un sector de aberații magnetice, indicat de altfel pe hărțile maritime și aeriene, mai ales pe cele ale amiralității britanice. Cei care survolează locul sau navighează în aceste ape știu că acul busolei se rotește dezordonat, că giroscopurile se dereglează, că toate comunicațiile radio sunt deseori întrerupte sporadic, că frecvent se manifestă lumini neidentificate și furtuni magnetice impresionante.

Totuși, orice tentativă de a lega aceste fenomene de disparițiile oficial recunoscute a numeroase nave, avioane și indivizi în această zonă este, cel puțin față de public, negată

sau luată în bătaie de joc de către autorități și constituie ținta sarcasmelor presei, mai întâi în Statele Unite, apoi în străinătate, pe măsură ce se răspândește renumele Triunghiului.

Oceanografii și meteorologii pun în general disparițiile pe seama unor schimbări bruște ale timpului și explică absența epavelor și a pânzelor de ulei prin acțiunea Gulf Stream-ului a cărui viteză variază între 1,5 și 4 noduri între Florida și insulele Bahamas. Conform acestei teorii, epava unui avion sau a unei nave ar porni în derivă spre nord din punctul dispariției inițiale și nu ar mai fi deci reperabilă în locul ultimei sale poziții cunoscute. Dar, de vreme ce rapiditatea curentului incriminat nu are nimic misterios, pare logic ca echipele de salvare și cele ale pazei de costă să-și desfășoare cercetările ținând cont de factorul de derivă precum și de ultima poziție cunoscută. În general, ele chiar așa acționează.

Este interesant de notat că meteorologii își stabilesc previziunile pe o zonă în formă de evantai numită „Triunghiul Diavolului”, deci, cel puțin în ceea ce privește specialiștii meteo, locul există într-adevăr, chiar dacă neagă fenomenul.

Un aport suplimentar, care contribuie la o și mai mare adâncire a misterului, ne vine dintr-o sursă neașteptată – sateliții meteorologici.

Profesorul Wayne Meshejian, fizician la Longwood College din Virginia, care, împreună cu asistenții lui execută releveul fotografiilor făcute de sateliți de mai mulți ani, a remarcat că sateliții aflați pe orbită polară la o altitudine de o mie trei sute de kilometri au înregistrat în mod frecvent dereglări *numai* deasupra Triunghiului Bermudelor. Pe două filme transmise de sateliți se poate observa deseori întreruperea semnalelor înregistrate când aparatele respective pătrund în sectorul Triunghiului, după cum pe moment încetează și impulsurile telemetrice și electronice.

Profesorul Meshejina atribuie acest fenomen „unei surse oarecare de energie submarină” sau unui enorm câmp magnetic capabil să șteargă fotografiile înregistrate pe film, dar este interesant de observat că acest câmp nu intervine în nici un fel în traiectoria orbitală a satelitului. Să reproducem propriile cuvinte ale profesorului Meshejian: „Un câmp magnetic suficient de puternic pentru a șterge banda magnetică afectează deci indiscutabil satelitul, dar fără să-l facă să devieze de pe orbită. Trebuie deci să ne inchipuim o forță despre care nu știm nimic.”

Mediile guvernamentale și științifice îl acuză pe profesorul Meshejian că umblă după senzational, dar nu răspund la întrebarea pertinentă pe care o pune profesorul: „De ce acest fenomen nu se produce decât deasupra acestei părți a globului?”

Deși s-au semnalat aberații ale instrumentelor de bord în cazul navelor sau avioanelor zburând la mică sau mare altitudine, faptul că niște sateliți pot fi afectați la o mie trei sute de kilometri de pământ ne îndeamnă să ne întrebăm până la ce altitudine se poate întinde câmpul de aberație?

Mai târziu, un serviciu guvernamental a luat legătura cu profesorul Meshejian și l-a rugat să-și retracteze raportul întrucât acesta stârnise numeroase cereri de informații lăsând să se înțeleagă că opinia publică era ținută în mod voit în neștiință. Explicația oficială propusă profesorului susținea că „dereglarea” se datora sistemului de rebobinare. Totuși, dacă lucrurile ar sta astfel, operațiunea de rebobinare automată ar da dovadă de o inconsecvență surprinzătoare, deoarece ar varia de la un minut la câteva ore. E bine să amintim că această explicație a fost furnizată la șase luni *după* publicarea descoperirilor profesorului. Dar profesorul Meshejian a rămas

în continuare la părerea „că răspunzător de acest fenomen poate fi un câmp magnetic.”

După cum ne puteam aștepta, explicațiile neconformiste ale profesorului Meshejian nu au găsit nici un ecou în rândul mediilor oficiale. Un purtător de cuvânt al serviciului național al sateliților de observație a mers până acolo încât a asociat teoriei respective și altă idee mai fantastică pentru a o ridiculiza pe prima: „Vă garantez că nu există mistere în Triunghiul Bermudelor după cum nu există găuri negre la Polul Nord... așa cum cred unele persoane.”

De fiecare dată când problema unor incidente și a unor dispariții survenite în interiorul Triunghiului este adusă la cunoștința publicului, purtătorii de cuvânt oficiali neagă energic că ar exista ceva neobișnuit în această zonă, atât la suprafața apei cât și dedesubt.

Dar în ciuda acestor dezmințiri constante din partea unor experți și autorități în materie de oceanografie, aeronautică, meteorologie și alte domenii, nave, avioane și oameni continuă să dispară. Pe de altă parte, relatările unor piloți, comandanți de nave, echipaje, pasageri și proprietari de iahturi, care au fost martori ai unor evenimente insolite în Triunghiul Bermudelor, ne sosesc acum în număr considerabil, furnizându-ne o bază de corelație și de comparație.

Dar chiar dacă admitem că toate disparițiile sunt rezultatul unor coincidențe, bazându-ne pe numărul de incidente în continuă creștere, este evident că în interiorul Triunghiului există condiții magnetice și meteorologice neobișnuite și poate chiar anomalii gravitaționale care au afectat, și încă afectează, diferitele mijloace de transport și pe cei care se deplasează cu ele.

Faptul că majoritatea incidentelor au survenit într-o anumită zonă pare să indice că pe fundul apei există un element

oarecare, datorat poate activității omului, „supraviețuirea” unui alt timp, care naște puteri magnetice necunoscute. Dar numărul disparițiilor, importanța și intensitatea variind în funcție de timp și de loc, ne îndreptățesc să credem că e vorba de un fenomen dinamic, natural și poate controlat.

Examinând lista navelor și avioanelor dispărute, momentele și locurile unde a fost înregistrată pierderea lor, natura încărcăturii și ultimul mesaj trimis, în cazul în care a existat așa ceva, ar trebui să obținem, dacă nu o explicație, cel puțin un bilanț al acestor călătorii fără întoarcere.

II. CĂLĂTORII FĂRĂ ÎNTOARCERE

Triunghiul Bermudelor a fost o zonă a pericolului, a misterului și uneori a nenorocirii de la descoperirea Antilelor de către europeni. De la primele rapoarte de navigație ale căpitanilor spanioli, și începând cu Cristofor Columb, a fost evident că în Triunghi, în special în partea sa occidentală, acționau forțe insolite, electromagnetice sau de altă natură.

Cristofor Columb, cu ocazia primei sale călătorii și chiar înainte de a zări pământul, a asistat la un fel de repetiție generală a straniului. Mai întâi au fost „apele luminiscente” din preajma insulelor Bahamas, apoi apariția unei sfere de foc care a făcut turul corabiei sale înainte de a se cufunda în valuri. În același moment, echipajul, în ajunul revoltei, a simțit crescându-i îngrijorarea în fața comportamentului uluitor al busolei, al cărei ac făcea rotiri complete, spre marea stupefacție a omului de la cârmă.

Unele dintre experiențele ulterioare ale lui Cristofor Columb în limitele Triunghiului Bermudelor, care încă nu era numit astfel, ne îndreptățesc să credem că anticipau fenomenele cele mai frapante care au adus zonei reputația ei sinistă.

În septembrie 1494, el a observat evoluțiile unui monstru marin în largul insulei Hispaniola (Haiti-Santo Domingo) și, după obiceiul timpului, a interpretat această prezență ca un semn prevestitor de furtună, ceea ce l-a făcut să ia toate

măsurile necesare. În iunie 1494, un „vârtej de vânt” ciudat i-a trimis la fund trei dintre corăbii după ce le-a „făcut să se rotească la fel ca un titiez de trei-patru ori... fără să fie furtună sau mare agitată”. În mai 1502, Cristofor Columb, cu ocazia altei expediții, prevăzând o furtună (nu știm dacă a fost prevenit și acum de un monstru marin), a cerut permisiunea guvernatorului insulei Hispaniola ca cele trei caravele ale sale să arunce ancora în portul Santo Domingo și, în același timp, l-a pus în gardă pe guvernatorul Boabdilla, sfătuindu-l să amâne ordinul de plecare a treizeci de galioane încărcate cu aur și argint cu destinația Spania. Guvernatorul nu a ținut cont de această recomandare și, puțin după aceea, a pierdut douăzeci și șase de ambarcațiuni într-o furtună bruscă și violentă care, după spusele martorilor, semăna în mod ciudat cu o bătălie navală – „o canonadă susținută în timpul căreia aerul mirosea puternic a praf de pușcă”.

Din fericire (sau din nenorocire) pentru Cristofor Columb, singurul vas care a ajuns în Spania era cel care ducea tezaurul său personal, coincidență care cu siguranță că nu a contribuit la întărirea poziției sale la curte.

Șase luni mai târziu, șaisprezece galioane au dispărut într-o furtună bruscă, caracterizată prin ceea ce numim azi manifestări electromagnetice extraordinare.

Cristofor Columb, datorită calităților sale de navigator, a reușit să nu fie victima furtunilor ciudate care bântuiau în acea zonă. Odată, când o trombă de apă gigantică s-a format între două dintre corăbiile sale, Columb i-a pus pe marinari să recite Evanghelia după Ioan, lucru pe care l-au și făcut până când coloana s-a resorbit.

Totuși, ambarcațiunile spaniole încărcate cu comori care s-au scufundat în urma unor furtuni bruște și, ulterior, galioanele trimise

la fund în urma atacurilor piraților care au continuat câteva secole, au lăsat epave pe plajele insulelor și pe coastele coloniilor spaniole, care cuprindeau în special Florida, Georgia și cele două Caroline. Absența unor mijloace de transmisie eficace în acea epocă nu a permis să se considere drept „dispărute” ambarcațiunile care s-au scufundat în Triunghiul Bermudelor din alte cauze decât activitățile piraților sau furtunile bruște.

Cu toate acestea, legendele mării nu vor întârzia să evoce dispariția unor galioane și vase de război, atribuindu-le unor cauze misterioase, cărora li se adăugau aparițiile unor „vase fantomă” ce pluteau în derivă, în general în Marea Sargaselor, care formează partea orientală a Triunghiului.

Extremitatea septentrională a presupusului Triunghi, insulele Bermude, descoperite în 1515, și-a semnalat în curând existența printr-un dezastru renumit datorită dispariției inexplicabile a anumitor vase. Una dintre primele aluzii la Bermude și la misterul care învăluia pierderea acestor vase se face în legătură cu o șalupă care i-a luat la bord pe supraviețuitorii naufragiului navei *Sea Venture*, care s-a scufundat în largul arhipelagului în 1609 pe când se îndrepta spre noile colonii americane. Șalupa și echipajul ei de șapte oameni au dispărut în larg și nu au mai fost niciodată văzuți de ceilalți supraviețuitori care au construit o nouă barcă pentru a fugi din Bermude, pe care o descriau ca pe o insulă „cumplită pentru cei care ajung acolo”, opinie care contrastează în mod ciudat cu părerea actuală pe care o avem despre acest arhipelag încântător.

Shakespeare, care își scria piesele în această perioadă, probabil că a auzit de reputația Bermudelor, direct sau indirect,

de la navigatori, și a immortalizat sectorul respectiv printr-o aluzie în piesa *Furtuna* (actul I, scena 2), atunci când Arie spune:

- „Mă vei chema la miezul nopții când vei pleca să aduci rouă din *Bermudele veșnic zbuciumate; acolo e ascunsă...*”

După rapoartele din acea epocă ale velierelor, sudul Bermudelor și împrejurimile insulelor au cunoscut într-adevăr „zbuciumele” care au dus la dispariția unor vase, al căror destin se înscrie la rubrica cea mai bogată a navelor pierdute pe mare, dispariții puse în general pe seama furtunilor, pirateriei sau revoltei echipajului.

Ameliorarea sistemelor de comunicație a permis abia în secolul al XIX-lea, și mai ales în secolul XX, înregistrarea în jurnalele de bord a unor indicații conform cărora numeroase pierderi survenite în această zonă rămâneau deosebit de tulburătoare, mai ales din cauza absenței epavelor, a supraviețuitorilor sau, după folosirea generalizată a radioului, a tăcerii care învăluia naufragiul navelor. Pe de altă parte, un mare număr dintre aceste dispariții misterioase nu priveau decât pasagerii și echipajele – navele părăsite apăreau într-o stare excelentă, cu jurnal de bord, ambarcațiuni de salvare, încărcătură și chiar lucrurile personale așezate la locul lor.

Oricât de tulburătoare ar fi fost ele, aceste evenimente poate că ar fi continuat să îmbogățească legendele și misterele mării – mai ales cele care aveau loc în Marea Sargaselor, din care o parte însemnată se înscrie în Triunghiul Bermudelor – dacă nu s-ar fi observat că avioanele trebuiau să facă față unor condiții neobișnuite și că dispăreau și ele în număr considerabil în acest sector. Piloții cunoșteau de multă vreme această stare de lucruri

pe care o puneau pe seama incidentelor normale ale navigației aeriene, războiului sau unei acțiuni posibile a inamicului. Ei au observat și anumite evenimente ciudate care se petreceau uneori în timpul zborului lor deasupra Triunghiului.

Charles Lindbergh este probabil unul dintre primii piloți care au remarcat anomalii ciudate ale instrumentelor de bord și ale busolei în această zonă. Cu ocazia zborului efectuat de aparatul *Spirit of Saint Louis*, de la Havana pe continent, la 13 februarie 1928, Lindbergh scrie în jurnalul de bord:

- Cele două busole au prezentat dereglări deasupra strâmtorii Florida, în plină noapte. Acul care indica pământul oscila înainte și înapoi; roza vânturilor de la busolă se rotea fără întrerupere. Ceața groasă mă împiedica să mă ghidez după stele. În zori, am reușit în sfârșit să-mi stabilesc poziția, deasupra insulelor Bahamas, o abateră de aproape trei sute de mile de ruta mea. Roza vânturilor a continuat să se rotească până când *Spirit of Saint Louis* a atins coasta Floridei.

În perioada aceea, Lindbergh încerca să stabilească rute noi pentru compania Pan American. Avioanele nu aveau pe atunci decât busole electromagnetice pentru a le indica nordul și li se întâmpla să varieze considerabil în prezența unor puternice influențe magnetice.

La câteva luni de la data respectivă, în cursul aceluiași an, la 28 iulie 1928 un alt avion care căuta o rută aeriană, un trimotor Fokker cu aripi de lemn, mergând de la Havana la Miami, a „ratat” Florida datorită unei variații importante a busolei și s-a prăbușit în mare. Aparatul, poșta și pasagerii s-au pierdut, dar piloții și tehnicianul radio au supraviețuit și au putut raporta această deviație insolită a busolei.

În cursul deceniului care începea în 1930 și la începutul anilor patruzeci, s-au înregistrat frecvente dereglări ale busolelor și ale instrumentelor de zbor, precum și numeroase dispariții inexplicabile de avioane (inclusiv două zboruri militare care au pierdut cinci aparate între Bermude și Europa în cel de al doilea război mondial).

Totuși acest fenomen local a apărut într-o altă lumină abia după 5 decembrie 1945, atunci când incidentul bine cunoscut al Zborului 19 a atras atenția publicului. Era vorba de cinci bombardiere ale forțelor aeronavale care decolaseră de la Fort Lauderdale pentru o misiune de antrenament de rutină, pe timp de pace, la câteva luni după sfârșitul ostilităților. Aparatele au dispărut în plin zbor, în timp ce cu baza lor era stabilit un contact unilateral, iar avionul trimis în ajutorul lor dispărea și el în sectorul de unde bombardierele continuau să lanseze mesaje.

Deși la vremea aceea presa și opinia generală au considerat că era vorba de o tragedie neobișnuită căreia i se va găsi până la urmă o explicație, incidentul a continuat să rămână învăluit în mister și, în ciuda numeroaselor și „definitivelor” explicații oficiale, niciodată nu s-a putut propune nimic precis în privința sorții avioanelor și a echipajelor lor. Și niciodată nu a fost descoperită vreo epavă.

Dispariția în masă a bombardierelor, urmată de cea a avionului de salvare și, ulterior, de pierderea a multor alte avioane – militare și comerciale – în această zonă, i-a făcut pe observatori să înțeleagă că acolo se petreceau evenimente foarte insolite, chiar fără să se țină cont de deviațiile busolelor și de dereglările ocazionale ale instrumentelor de bord survenite în largul coastei de est a Statelor Unite, la nord de Caraibe, în Bahamas și în Bermude.

Treptat, piloții, căpitani și echipajele au descoperit că cele mai multe evenimente intrate în legendă avuseseră loc chiar în această zonă, provocate probabil de aceleași forțe, neidentificate până acum. Această conștientizare a avut un rezultat pozitiv. În anii următori, sectorul și pierderile înregistrate aici au fost supuse unei examinări atente. În consecință, disparițiile de avioane, de nave și de oameni au fost repertoriate și studiate în cele mai mici detalii.

Nu știm dacă zona în care au avut și au loc în continuare dispariții formează într-adevăr un triunghi, un dreptunghi sau un trapez deși, dacă ținem cont de anumite aspecte, ea pare să semene vag cu un triunghi. Unele dintre pozițiile avioanelor și navelor trecute pe harta noastră par să fie în afara zonei Triunghiului. Totuși, în general, aceste mijloace de locomotie se îndreptau spre această zonă și pozițiile notate sunt ultimele pe care le transmit în mesajele lor.

Lista de la sfârșitul capitolului, numerotată pentru a fixa poziția aproximativă a navei sau a avionului pierdut în funcție de harta noastră, indică locul de unde navele sau avioanele au transmis ultimele lor mesaje înainte de a se evapora pur și simplu în interiorul Triunghiului.

Deși multe dintre aceste dispariții au făcut obiectul unei documentări importante, altele însă au scăpat atenției publicului și au apărut noi descoperiri datorită conștientizării generale a ceea ce putem numi fenomenul Triunghiul Bermudei.

Examinarea unei liste de dispariții mai bogată oferă posibilitatea de a reconsidera unele dintre informațiile de care dispunem în privința bruschetii sau împrejurărilor deosebite legate de dispariția unor nave și avioane, precum și cea a echipajelor și pasagerilor, care pur și simplu s-au evaporat de

la bordul lor și cărora li s-au găsit mai târziu navele, abandonate, plutind în voia valurilor.

În cazul uneia dintre dispariții (nr.124) se poate considera și faptul că nava a fost deturnată în intenții politice. În alte cazuri, este posibil ca vasele de transport ale refugiaților din Cuba să fi fost prinse din urmă și scufundate fără să lase nici o urmă din alte motive. Se presupune cu unele iahturi și avioane mici au fost ținta unui act de piraterie din partea echipajelor lor, pentru ca acestea să se poată deda traficului de droguri în Caraibe. Se speră descoperirea iahtului sau avionului dat dispărut – cu numele și imatricularea modificate de noul proprietar – într-un port sau pe un aerodrom depărtat de destinația lui inițială.

Din motivele de mai sus, unele dispariții nu sunt înregistrate ca atare. Mel Fisher, directorul unei societăți de scufundări pentru recuperarea comorilor, care sondează științific apele de coastă ale Floridei, cu ajutorul unui magnetometru care indică concentrațiile metalice înainte de a le da voie oamenilor lui să se scufunde, a reperat avioane mici zăcând pe fund, uneori chiar cu pilotul instalat la manșă. Întâmplător, multe dintre aceste aparate nu au fost date dispărute.

Lista indică și poziția unde au dispărut unii scufundători. Știm foarte bine că în astfel de cazuri pot surveni accidente diverse și neașteptate, precum erorile de apreciere, manevre greșite, curenți ducând spre grote submarine, etc. Totuși, dispariția scufundătorilor menționați în listă prezintă unele elemente misterioase prin faptul că aceste persoane s-au evaporat pur și simplu dintr-o apă limpede, în imediata apropiere a vasului lor: David La France (nr.119) în timp ce examina coca ambarcațiunii sale; Ann Gunderson și Archie Forfar (nr.118) în largul recifului Andros, pe când se aflau sub

supravegherea unei echipe de scufundători; doctorul Morris, soția lui și un invitat (nr.120) au dispărut plonjând de la bordul ambarcațiunii lor lângă Santa Lucia.

De când se bănuiește că anumite forțe – naturale sau elaborate de cineva – acționează în limitele Triunghiului, și alte dispariții inexplicabile (scufundători, inotători în apropierea plajelor, paznici de far lipsă de la post) încep să fie considerate ca incidente conexe, după cum a amintit în mod foarte convingător primul ministru al Grenadei într-un discurs la Națiunile Unite.

Aceste dispariții de persoane, nelegate de pierderea unor avioane sau a unor nave, sunt însoțite în numeroase cazuri de ambarcațiuni – mari sau mici – găsite plutind în derivă, fără pasager sau echipaj, creând la rândul lor un nou mister. Căci, dacă avioane și nave pot să pătrundă într-un vârtej distrugător sau chiar într-o zonă de dezintegrare, suntem îndreptățiți să ne întrebăm cum se face că ambarcațiunile sunt în stare să reziste în timp ce indivizii dispar.

Un răspuns la această problemă a fost propus de un psihiatru și, independent de acesta, de câțiva cercetători care sunt interesați de manifestările psihice. Conform acestei teorii, în momentul în care forța sau amenințarea, tangibilă sau intangibilă, se amplifică în vecinătatea ambarcațiunii, cei care se află în ea ar fi cuprinși de panică și, împinși de frică, s-ar arunca în apă. Un citat din Shakespeare, extras din aceeași scenă a piesei *Furtuna*, unde evocă „Bermudele veșnic zbuciumate”, amintește în chip ciudat de dispariția ocupanților anumitor nave:

- „N-a fost ființă să nu simtă febra nebuniei și să nu joace farsa disperării. Și toate, afară doar de mateloți, au părăsit corabia zvârlindu-se în apele sărate...”

Un exemplu în care relatările unor marinari, aduse la cunoștința lui Shakespeare la începuturile navigației moderne, seamănă cu cazurile de dispariție care se înregistrează actualmente.

Un alt aspect ciudat al dispariției de nave în Triunghiul Bermudelor este faptul că un număr neglijabil dintre ele au lansat – au fost în măsură să lanseze – SOS-uri. Se înțelege că o explozie la bordul unui avion nu permite trimiterea unui mesaj. Dar navele-cisternă care brăzdează oceanul ar trebui să aibă toate posibilitățile de a chema în ajutor, fapt dovedit cu ocazia unor atacuri bruște din partea submarinelor în timpul războiului. Ajungem deci la concluzia că este mai mult decât improbabil că un număr atât de mare de dispariții înregistrate a putut să aibă loc fără ca nava să nu lanseze un SOS. Incidentul deseori menționat al dispariției unui mijloc de transport, după ce acesta transmisese un mesaj de rutină, a contribuit foarte mult la admiterea faptului că în această zonă există un mister derutant și amenințător. Suntem inclinați să conchidem că bruschetea evenimentului nu a permis avionului sau navei să lanseze un apel de ajutor. Rarele mesaje care au fost primite sunt atât de insolite încât în general nu sunt luate în seamă.

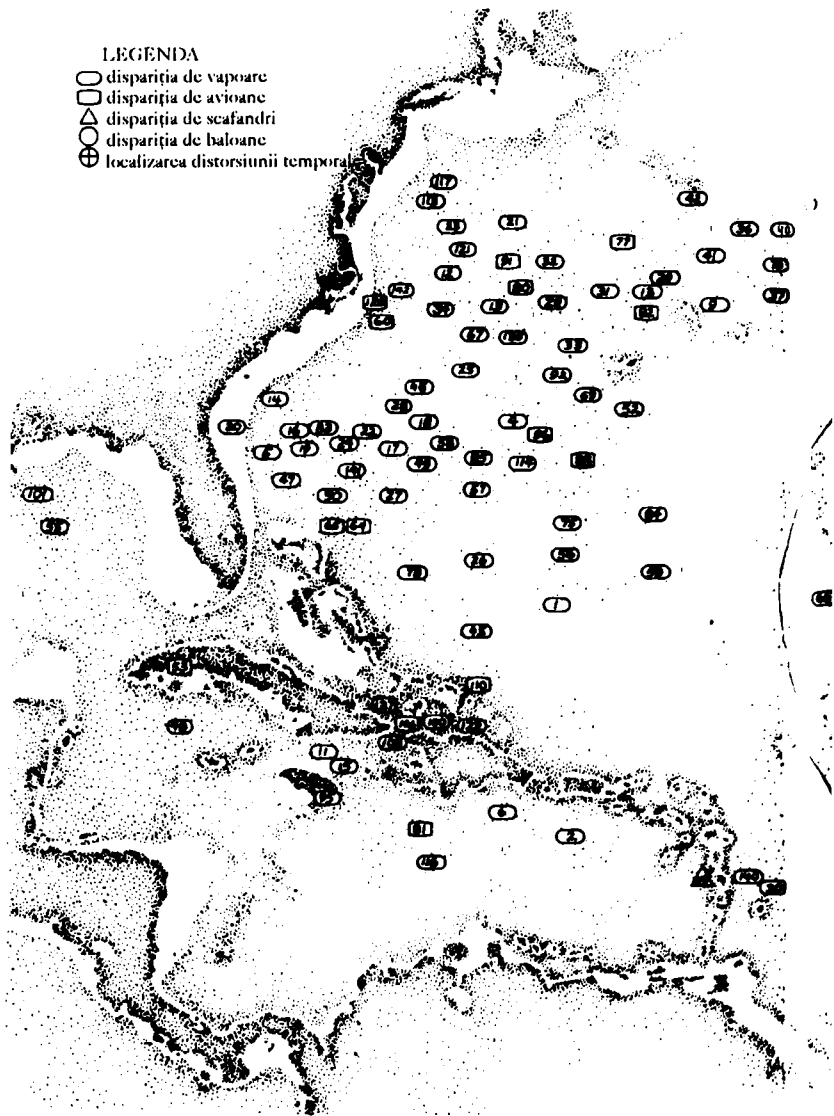
Firește, mai rămâne o posibilitate, cea a unei interferențe subite care ar face comunicațiile radio imposibile sau inoperante, caracteristică ce a fost observată la avioanele sau la navele care au înregistrat și alte elemente de aberație magnetică și electronică, survenite sporadic în Triunghiul Bermudelor. Personalul navigant a observat dereglarea instrumentelor, învârtirea rozei vânturilor, pierderea controlului mijlocului de transport, o ceață albicioasă sau luminiscentă dar, în ciuda acestor perturbații, echipajele au avut totuși posibilitatea să

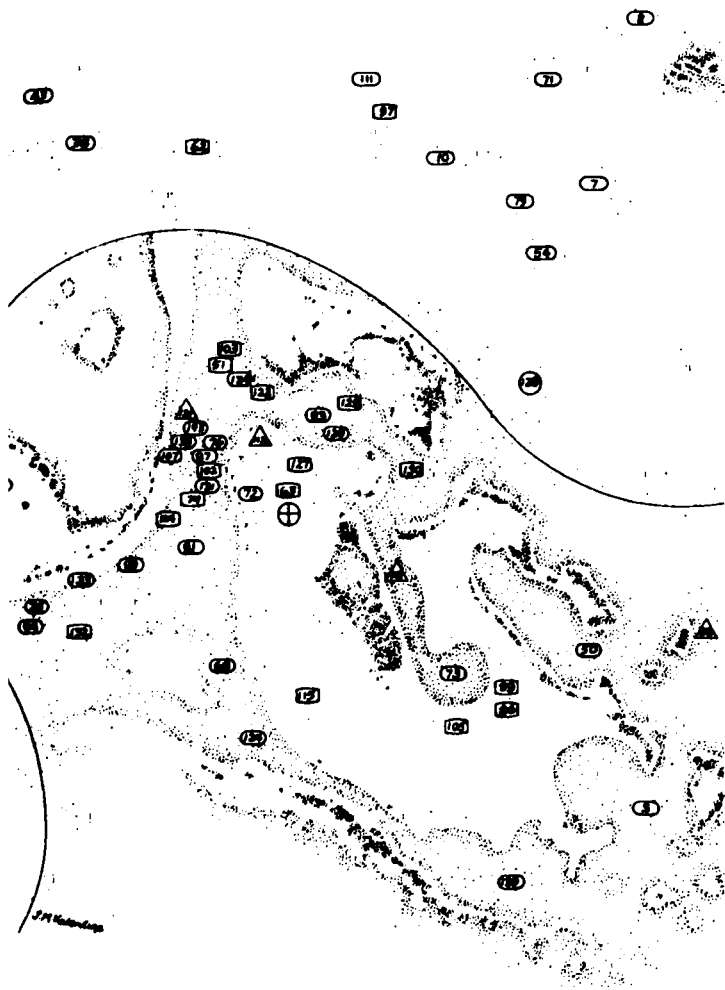
părăsească zona respectivă și, ulterior, să reia controlul aparatului.

Dacă aceste întreruperi ale transmisiei radio și aceste dereglări ale instrumentelor de bord și ale busolei s-ar produce într-un singur sector al Triunghiului, s-ar putea trage concluzia că o sursă de forțe magnetice de o amploare considerabilă este situată într-un loc specific de pe fundul oceanului, prezență care a fost semnalată sub pământ sau sub apă în diferite puncte de pe glob. Dar în apele nesigure ale Triunghiului, zona de anomalie se manifestă în diferite sectoare și în momente diferite – factor care ar putea să fie una din cheile ce ar putea permite să se elucideze misterul Triunghiului.

LEGENDA

- dispariția de vapoare
- dispariția de avioane
- △ dispariția de scafandri
- dispariția de baloane
- ⊕ localizarea distorsiunii temporale





Nr.	Data	Mijloc de transport	Ruta sau ultima poziție	Nr. pers. la bord
1	1800	U.S.S. <i>Pickering</i>	între Guadelupa și Delaware	90
2	1814.10	SUA <i>Wasp</i>	Caraibe	140
3	1824	SUA <i>Wildcat</i>	Cuba spre insula Thompkins	14
4	1840	<i>Rosalie</i> (Găsită abandonată. Singura ființă în viață: un canar)	Din Franța spre Cuba	–
5	1843.03	U.S.S. <i>Grampus</i>	în largul insulei Sf. Augustin	48
6	1854	<i>Bella</i> (goeletă abandonată)	Antile	–
7	1855	<i>James B. Chester</i> (găsit abandonat)	sud-est de Azore	–
8	1872.10	<i>Marie-Céleste</i> (brigantină)	nord de Azore	10
9	1880.01	HMS <i>Atalanta</i> (navă-școală)	Bermude spre Anglia	290
10	1881.08	Goeletă neidentificată găsită abandonată și pierdută din nou de <i>Ellen Austin</i>	vest de Azore	–
11	1902.11	<i>Freya</i> (navă cu trei catarge găsită abandonată)	Cuba spre Chile	–
12	1908.01.22	<i>Baltimore</i> (navă cu trei catarge)	est de Hampton Roads, Virginia	9
13	1908.01.27	<i>George R. Vreeland</i> (goeletă)	est de Hampton Roads, Virginia	7

14	1909.11.18	<i>George Taulane Jr</i> (goeletă)
15	1909.11	<i>Spray</i> (yawl care făcuse primul ocolul pământului singur)
16	1909.12.16	<i>Martha S. Bement</i> (goeletă)
17	1909.12.18	<i>Maggie S. Hart</i> (goeletă)
18	1909.12.23	<i>Auburn</i> (goeletă)
19	1909.12.25	<i>Anna R. Bishop</i> (goeletă)
20	1910.03	U.S.S. <i>Nina</i> (primul vas cu aburi care dispare)
21	1910.12.26	<i>Charles W. Parker</i> (vas cu aburi)
22	1913.12.17	<i>George A. Lawry</i> (goeletă)
23	1914.01.29	<i>Benjamin F. Poole</i> (goeletă)
24	1914.02.27	<i>Fitz J. Babson</i> (goeletă)
25	1915.04	<i>Bertha L. Basker</i> (cargou)
26	1915.04	<i>Silva</i> (cargou)
27	1915.04.20	<i>Maude B. Krum</i> (goeletă)
28	1916.11.13	<i>Brown Bros</i> (trei catarge)
29	1917.03.06	<i>Timandra</i> (cargou)

est de coasta Georgiei	7
de la Miami spre Antile	1
est de Jacksonville, Florida	7
est de Jacksonville, Florida	8
est de Jacksonville, Florida	9
est de Jacksonville, Florida	7
sud de Savannah, Georgia	—
la est de coasta sudică a regiunii Jersey	17
est de Jacksonville, Florida	6
est de Wilmington, Carolina de Nord	8
est de Jacksonville, Florida	7
de la New York la St. Martin	—
de la New York spre Antilele olandeze	—
est de St. Andrews, Florida	7
est de Savannah, Georgia	12
est de Norfolk, Virginia	19

30	1918.03	U.S.S. <i>Cyclops</i> (cargobot cu cărbuni al US Navy)
31	1919.01.04	<i>Bayard Hopkins</i> (goeletă)
32	1920.02.10	<i>Amelia Zeman</i> (goeletă)
33	1920	<i>Hewitt</i> (transportor de sulf)
34	1921.01	<i>Carroll A. Deering</i> (găsită abandonată, numai cu două pisici vii la bord)
35	1921.11.27	<i>Bagdad</i> (goeletă)
36	1921	<i>Monte San Michele</i> (vas cu aburi)
37	1921	<i>Esperanza de Larrinaga</i> (vas cu aburi)
38	1921	<i>Ottawa</i> (navă-cisternă)
39	1921	<i>Cabedello</i> (cargou)
40	1921	<i>Steinsund</i> (cargou)

de la Barbados spre Norfolk, Maryland 309

est de Norfolk, Virginia	6
est de Norfolk, Virginia	9
de la New York în Europa,	—
traversând zona Triunghiului	
capul Hatteras	—

Key West, Florida	8
de la New York spre Europa	—
traversând zona Triunghiului	
de la New York spre Europa	—
traversând zona Triunghiului	
de la New York spre Europa	—
traversând zona Triunghiului	
de la New York spre Europa	—
traversând zona Triunghiului	
de la New York spre Europa	—
traversând zona Triunghiului	

41	1921	<i>Florino</i> (cargou)
42	1921	<i>Svartskog</i> (cargou)
43	1921	<i>Albyan</i> (trei catarge)
44	1921	<i>Yute</i> (vas cu aburi)
45	1922.02.11	<i>Sedgwick</i> (goeletă)
46	1925	<i>Raifuku Maru</i> (cargou)
47	1925	<i>Cotopaxi</i> (cargou)
48	1926	<i>Porta Noca</i> (transport de pasageri)
49	1926	<i>Suduffco</i> (cargou)
50	1931	<i>Stavanger</i> (cargou)
51	1931.06	<i>Curtis Robin</i> (avion)
52	1932.04	<i>John & Mary</i> (goeletă găsită abandonată)

de la New York spre Europa traversând zona Triunghiului	—
de la New York spre Europa traversând zona Triunghiului	—
de la New York spre Europa traversând zona Triunghiului	—
de la New York spre Europa traversând zona Triunghiului	—
est de Charleston, Carolina de Sud	6
est de Bahamas	—
de la Charleston Carolina de Sud, la Havana	—
între insula Pines și Grand Cayman	—
la sud de Port Newark	29
la sud de Cat Island, Bahamas	43
în largul localității Palm Beach, Florida	2
la cincizeci de mile sud de Bermude	—

53	1935.12	<i>Wright Whirlwind</i> (avion)
54	1938.03	<i>Anglo Australian</i> (cargou)
55	1940.02	<i>Gloria Colite</i> (goeletă abandonată)
56	1941.11	<i>Proteus</i> (cargou, aceeași serie ca <i>Cyclops</i>)
57	1941.12	<i>Nereus</i> (cargou, aceeași serie ca <i>Cyclops</i>)
58	1941	<i>Mahukona</i> (cargou rebotezat <i>Santa Clara</i>)
59	1942.11	<i>Paulus</i> (transport de pasageri)
60	1943	<i>Martin Mariner</i>
61	1944	<i>Rubicon</i> (cargou abandonat, singurul supraviețuitor de la bord fiind un câine)
62	1945.01.20	<i>B-25</i> (avion)
63	1945.07.18	<i>PB-4 YW</i> (avion)
64	1945.12.05	5 bombardiere <i>TBM Avenger</i> (Zborul 19)

de la Havana spre insula Pines	3
sud-vest de Azore	39
la două sute de mile sud de Mobile, Alabama	—
de la St. Thomas spre Norfolk, Virginia	—
de la St. Thomas spre Norfolk, Virginia	—
la șase sute mile est de Jacksonville, Florida	—
din Antile spre Halifax	—
la o sută cincizeci de mile sud de Norfolk, Virginia	19
în largul coastelor Floridei	—
între Bermude și Azore	9
între Miami și Bahamas	15
la două sute douăzeci și cinci de mile N-E de Fort Lauderdale, Florida	14

65	1945.12.05	<i>Martin Mariner</i> (avion de salvare, plecat în misiune pentru a salva Zborul 19)
66	1945.12.27	<i>Voyager II</i> (goeletă)
67	1945.12.27	<i>Valmore</i> (goeletă)
68	1946.12.02	<i>City Belle</i> (goeletă găsită abandonată)
69	1947.12.05	C-54 Superfortress (avion)
70	1948.01.30	<i>Star Tiger</i> (Tudor IV) (avion)
71	1948.01.31	<i>Sam Key</i> (cargou de tipul Liberty)
72	1948.03.05	<i>Al Snyder</i> (vedetă de croazieră găsită abandonată)
73	1948.04	<i>Wild Goose</i> (vas remorcat)
74	1948.12.28	DC-3 (avion de linie)
75	1949.01.17	<i>Star Ariel</i> (Tudor IV, din aceeași serie cu <i>Star Tiger</i> - avion)
76	1949.01.19	<i>Driftwood</i> (vas de pescuit)
77	1950.03	<i>Globemaster</i> (avion)
78	1950.06	<i>Sandra</i> (cargou)

la două sute douăzeci și cinci de mile N-E de Fort Lauderdale Florida	13
zona de coastă	4
în largul Carolinei de Nord	4
la trei sute de mile S-E de Miami, Florida	22
la o sută de mile în largul Bermudelor N-E de Bermude	– 31
N-E de Azore	43
Sandy Key și Rabbit Key	3
sudul Bermudelor	4
la cincizeci de mile de Miami, Florida	35
între Bermude și Jamaica	20
între Fort Lauderdale, Florida, și Bimini	5
limita de nord a Triunghiului	–
între Puerto Cabello și Savannah	15

79	1951.11.04	<i>Sao Paulo</i> (crucișător brazilian remorcat; 20000 t)	la S-E de Azore	8
80	1952.02.02	<i>York Transport</i> (avion)	la N-E de Bermude	39
81	1952.04	Navy PBY (avion)	Est de Jamaica	8
82	1954.10.30	US Navy Constellation (avion)	Nord de Bermude	42
83	1954.12.05	<i>Southern Districts</i> (vas-cisternă)	în largul Carolinei	23
84	1955.01	<i>Home Sweet Home</i> (goeletă)	din Bermude spre Antigua, traversând Marea Sargaselor	7
85	1955.09	<i>Connemara IV</i> (iaht)	la patru sute de mile S-V de Bermude	–
86	1956.04.05	B-25 transformat în avion-cargou	S-E de Limba oceanului	3
87	1956.07	<i>Bounty</i> (goeletă)	între Miami, Florida, și Bimini	4
88	1956.11.09	US Navy P-5M (avion)	aprox la trei sute de mile sud de Bermude	10
89	1958.01.01	<i>Revonoc</i> (iaht)	între Key West și Miami, Florida	5
90	1961.04.25	<i>Calista III</i> (ketch)	din insulele Bahamas spre Carolina de Nord	5
91	1962.01.08	Air Force KB-50 (avion)	de la est de Langley Field, Virginia,	8
92	1962	<i>Windfall</i> (goeletă)	în largul Bermudelor	–
93	1962	<i>Evangeline</i> (goeletă)	de la Miami, Florida, spre Bahamas	–

94	1963.02.02	<i>Marine Sulphur Queen</i> (cargou)	canalul Florida	39
95	1963.07.02	<i>Sno'Boy</i> (vas de pescuit)	de la Kingston la North East Cay, în sud-estul insulei Jamaica	40
96	1963.08.28	2 avioane Air Force KC-135	la trei sute de mile sud-vest de Bermude	11
97	1963.09.22	C-132 Cargomaster (avion)	vest de Azore	10
98	1964.04	Scafandri autonomi	fosa de la est de San Salvador	2
99	1965.06.05	Air Force Cargo C-119 (avion)	de la baza aeriană Homestead spre insula Grand Turc	10
100	1965.10.28	<i>El Gato</i> (șlep)	între Great Inagua și insula Grand Turc	1
101	1966.09.01	<i>Southern Cities</i> (remorcher)	între Freeport, Texas și Tuxpan, Mexic	6
102	1966.12	<i>Piper Cherokee</i> (avion)	între Bimini și Miami, Florida	2
103	1967.01.11	Chase YC-122 (avion)	între Palm Beach, Florida și Grand Bahama	4
104	1967.01.14	Beechcraft Bonanza (avion)	la Key Largo	4
105	1967.03.23	Beechcraft bimotor (avion)	de la Jamaica la Nassau	2
106	1967.10	Twin engine (avion)	în largul insulei Great Inagua	2
107	1967.12.22	<i>Witchcraft</i> (vedetă de croazieră)	la o milă în largul orașului Miami, Florida	2
108	1968.04.04	<i>Elizabeth</i> (cargou)	șenalul Windward	—

109	1968.10.11	<i>Ithaca Island</i> (cargou)	de la Norfolk, Virginia, spre Anglia prin Atlanticul Occidental	29
110	1969.06.06	Cessna 172 (avion)	în imediata apropiere a insulei Grand Turk, Bahamas	2
111	1969.07.10	<i>Teignmouth Electron</i> (vas cu pânze; alte patru iahturi au fost găsite abandonate în același moment în aceeași zonă)	la șapte sute de mile vest de Azore	–
112	1969.08.04	Farul de la Great Isaac . (doi paznici ai farului au dispărut, barca lor păstrându-se la post)	Great Isaac, Bahamas	2
113	1969.11.04	<i>Southern Cross</i> (iaht)	în largul Capului, May	–
114	1970.04	<i>Milton Iatridis</i> (cargou)	de la New Orleans, Louisiana, spre Africa Occidentală	30
115	1971.09	Phantom II F 4 (avion)	la optzeci și cinci de mile S-V de Miami, Florida	28
116	1971.10.09	<i>Caribe</i> (cargou)	din Columbia spre Rep. Dominicană	28
117	1971.10.31	<i>Lucky Edur</i> (vas de pescuit găsit abandonat)	în largul coastei de sud al insulei Jersey	10

118	1971.12	Scafandri autonomi
119	1972.03.13	Scafandru
120	1973.03.02	Scafandri autonomi
121	1973.03.21	<i>Anita</i> (cargó)
122	1973.03.22	<i>Defiance</i> (iaht găsit abandonat și în derivă, apoi pierdut)
123	1973.05.25	Navion 16 (avion)
124	1973.07.17	Vas de refugiați din Haiti (în convoi)
125	1973.08.10	Beechcraft Bonanza(avion)
126	1973.11	P.B.M. Martin Mariner (avion)
127	1973.12.19	Lake amphibian (avion)
128	1974.02.27	P-3 Orion (balon)
129	1974.04.27	<i>Saba Bank</i> (iaht)

reciful de vest al canalului Florida	2
dispărut în largul Fortului	1
Lauderdale, Florida	
insula Pigeon	3
la est de Norfolk, Virginia	32
la nord de Santo Domingo	4
între Freeport și West Palm	2
Beach, Florida	
canalul Old Bahama	45
între Fort Lauderdale, Florida,	4
și Great Abaco	
la o sută cincizeci de mile sud de	19
Norfolk, Virginia	
de la Nassau spre Fort Lauderdale,	2
Florida	
la o sută de mile vest de Canare	1
de la Nassau spre Miami, Florida	4

130	1974.07.14	Cherokee Six (avion)	de la West Palm Beach, Florida, spre Bahamas	6
131	1974.07.24	<i>Dutch Treat</i> (iaht)	de la Cat Cay la Miami, Florida	–
132	1975.03.27	Lockheed Lodestar (avion)	între Grand Cayman și Fort Lauderdale, Florida	4
133	1975.04.22	<i>Dawn</i> (vas de prins crevete)	la est de Keys Florida	3
134	1975.04.30	<i>Magnum</i> (barcă cu motor, găsită abandonată, cu motorul mergând)	la douăzeci de mile de West End Bahamas	–
135	1975.06.24	<i>Meridan</i> (velier)	între Bermude și Norfolk, Virginia	5
136	1975.06.27	Ketch	la nord de Bermude	5
137	1975.08.04	Twin Beechcraft (avion)	la vest de Great Inagua, Bahamas	3
138	1975.11.09	Vedetă de mare putere	de la Bimini spre Miami, Florida	3
139	1975.12.2	<i>Boundless</i> (remorcher de mare putere)	de la Miami, Florida, spre San Juan	5
140	1975.12.10	<i>Speed Artist</i> (cabotor)	din Barbados spre Guadelupa	5
141	1975.12.18	<i>Imbross</i> (navă-cisternă)	în largul coastelor Floridei în drum spre Canada	22
142	1975.12	<i>Drosia</i> (cargou)	în largul Capului Hatteras	–
143	1976.04	<i>High Flight</i> (velier cu motor auxiliar)	de la Miami, Florida, spre Bimini	–

III. ULTIMELE MESAJE

Când încercăm să găsim motivele posibile ale disparițiilor, cărora li s-ar putea adăuga o serie de circumstanțe coerente care le-ar caracteriza, ultimele mesaje primite de la nave sau avioane ar trebui cel puțin să ne furnizeze anumite indicii referitoare la absența unor epave și a unor supraviețuitori.

Dar chiar aceste mesaje constituie misterul disparițiilor. În numeroase cazuri nu a existat nici un fel de apel; în altele, ultimele mesaje induc în eroare intrucât condițiile pe care le raportează se consideră a fi satisfăcătoare sau normale – numai că mijlocul de transport respectiv nu a mai ajuns niciodată la destinație.

„Ultimele mesaje” provenind de la avioane sau de la nave care urmau să dispară fără a mai lăsa vreo urmă pot fi împărțite în comunicări de rutină, care nu permit să se prevadă un dezastru iminent, și cele care exprimau surprinderea, stupefacția sau frica, fără însă a specifica sursa pericolului cu care se confruntau oamenii și pe care era clar că nici un comandant de bord nu-l percepea în totalitatea lui sau nu-i recunoștea în mod categoric natura.

La prima rubrică putem trece cazul aparatului DC-3, un charter care se pregătea să aterizeze la Miami (nr. 74), al cărui pilot a anunțat: „Ne apropiem de teren... Zărim luminile orașului Miami. Totul decurge bine. Așteptăm instrucțiuni pentru aterizare...” După care avionul, echipajul și pasagerii pur și simplu s-au evaporat.

Câteva avioane comerciale britanice au adresat și ele mesaje liniștitoare înainte de a dispărea pentru totdeauna. Acesta este cazul aparatului Tudor IV *Star Tiger* (nr. 70) și al avionului de același tip *Star Ariel* (nr. 75). Mesajul oficial transmis de *Star Tiger* a fost: „Timp și zbor perfecte... Credem că vom ajunge la ora prevăzută”. La rândul lui, *Star Ariel* a transmis: „Am atins altitudinea de croazieră. Timp frumos. Credem că vom ateriza la Kingston la ora prevăzută. Schimb frecvența radio ca să prind Kingston...”

În cazul lui *Star Tiger*, mai târziu au fost captate două mesaje radio destul de misterioase. Unul dintre ele enunța cuvântul „tiger” în morse și a fost recepționat de câțiva radioamatori. Iar un mesaj oral care repeta literele de identificare ale avionului – G A H N P – nu a fost recepționat decât de stația pazei de coastă de pe insula Terra Nova. Niște comunicări abia audibile, fără să prezinte nici o indicație categorică care să permită atribuirea lor aparatului *Star Tiger*, cu atât mai mult cu cât acesta ar fi trebuit să nu mai aibă combustibil cu câteva ore înainte de receptarea acestor două mesaje. Ele constituie deci un element esențial al misterului.

Diferite nave – mari și mici – au lansat mesaje de rutină exact înainte de a dispărea.

Astfel, nava *Anglo Australian* (nr. 54) a semnalat că „totul e bine” și a tăcut pentru vecie. Celebrul amator de croaziere cu iahtul, Harvey Conover, a transmis un mesaj foarte vesel de la bordul iahtului *Revonoc* (nr. 89). El se adresa clubului său din Florida și preciza că va sosi în patruzeci și cinci de minute, adăugând: „Păstrați-mi un loc la bar”. Conover nu a apărut la ora respectivă și nimeni nu l-a mai văzut vreodată.

În timp ce unele mesaje din partea unor avioane sau nave sunt câteodată fragmentate sau brusc întrerupte, altele sunt

primite atât de târziu față de momentul în care ar fi putut fi în mod logic emise (ca în cazul aparatului *Star Tiger*) încât în general nu sunt luate în seamă sau sunt atribuite unor mistificatori.

Cargoul de mare putere *Anita* (nr. 121), care după toate aparențele s-a scufundat în partea de nord a Triunghiului, în largul portului Norfolk, la 21 martie 1973, ar fi trimis mesaj de la bord a doua zi, 22 martie. După ce submarinul *Scorpion* al marinei SUA a dispărut la 21 mai 1968 în timpul călătoriei de întoarcere la Norfolk, Virginia, pe un canal special de foarte joasă frecvență au fost captate semnale în codul secret al marinei. Aceste semnale au făcut obiectul unor măsurători radio-goniometrice din partea marinei pentru a descoperi punctul de pe fundul apei de unde proveneau. În locul respectiv nu s-a găsit nimic. Când epava submarinului *Scorpion* a fost reperată mai târziu pe fundul oceanului de către *Mizar*, navă de cercetare rusească, el se afla la patru sute de mile sud-vest de Azore, cam la câteva sute de mile de locul de unde fuseseră emise semnalele.

John Keel, cercetător care se interesează de disparițiile (și de aparițiile insolite) din lumea întreagă, comentează concludent declarația marinei conform căreia semnalele primite pe canalul de foarte joasă frecvență ar fi o mistificare:

Ce fel de mistificare? Un glumeț îndrăzneț ar fi instalat la la bordul unui vas un emițător pe cât de excepțional pe atât de costisitor, precum și un exemplar din codul secret al marinei, înainte de a ridica ancora și a se îndrepta spre centrul Atlanticului pentru a emite aceste semnale false? Și după aceea ar fi venit în goană înapoi ca să scape de cercetările intense făcute de flotă?

Rare și enigmatice au fost ultimele mesaje ale navelor de suprafață.

Cargoul japonez *Raifuku Maru* (nr. 46), după ce a lansat un SOS prin radio pe când se afla între Florida și Cuba, a transmis un alt mesaj: „Primejdia ne amenință ca un pumnal. Veniți repede. Nu putem scăpa de ea.”

Din moment ce soarta navei părea ineluctabilă, de ce li se mai cerea unor salvatori să-i împărtășească tristul ei destin? Întrebarea ne reamintește de mesajul atât de discutat transmis de Zborul 19: „Nu plecați în căutarea mea.”

Un alt apel, lansat de data asta de pe un mic iaht, nu era propriu-zis un ultim mesaj, ci doar o observație făcută la bordul noii sale ambarcațiuni „insubmersibile” *Witchcraft* (nr. 107) de către proprietar, Dan Burack, pasagerului său, părintele Patrick Horgan. Cei doi se duseseră la geamandura 7 din portul Miami pentru a admira orașul luminat pentru sărbătorile de Crăciun. Burack a adresat un apel pazei de coastă din cauza unei elice stricate. Când vedeta venită în ajutor a ajuns la fața locului, nu a descoperit nici cea mai mică urmă de *Witchcraft* în ciuda căutărilor intense care au urmat. Dar ultimul mesaj sau comentariu a venit după primul apel de ajutor și se adresa părintelui Horgan în timp ce emițătorul rămăsese bransat. Spuse cu o anumită surescitare, cuvintele au sunat astfel: „N-am mai văzut niciodată una ca asta!” O observație enigmatică și obsedantă prin laconismul ei. Fiind întrebată ce s-a întâmplat cu cei doi, paza de coastă a sporit misterul declarând: „Presupunem că au dispărut, dar că nu s-au pierdut pe mare.”

Dintre toate mesajele primite, fie lansate în mod specific, fie captate întâmplător, provenind de la avioane sau nave care ulterior au dispărut în limitele Triunghiului, cel mai lung șir

de comunicații a fost cel al Zborului 19, cele cinci bombardiere Avenger cu baza la stația aeronavală de la Fort Lauderdale, la 5 decembrie 1945 și cea a aparatului Martin Mariner (nr. 65) trimis în căutarea lor în misiune de salvare.

E bine să ne reamintim, în lumina atâtor evenimente ulterioare, că Zborul 19 constituie primul incident cunoscut a ceea ce putem califica drept fenomenul Triunghiului Bermudelor, când niște avioane aflate în zbor au raportat direct condițiile neobișnuite remarcate înainte de dispariție. Unele aspecte ale acestor comunicații țin de premoniție și de coincidență, pentru că descriu detalii și incidente intervenite ulterior la bordul altor avioane și nave. Mesajele Zborului 19, primite direct sau întâmplător, ne furnizează nu numai o anticipare a relatărilor fragmentare ale unor dispariții posterioare, ci descriu și fenomenele care aveau să se producă mai târziu în Triunghiul Bermudelor, unde unii observatori, aflați în împrejurări anologice, au remarcat anomalii identice.

Acești observatori ulteriori, poate doar pentru că se aflau la liziera unui vârtej magnetic sau a unei forțe electromagnetice de o extremă intensitate (admițând că e într-adevăr vorba de asta) au avut norocul de a supraviețui pentru a povesti prin ce trecuseră. Aceste experiențe, când sunt comparate cu anumite fragmente din rapoartele Zborului 19, lasă să se întrevadă ce se poate întâmpla navelor și avioanelor când se află confruntate cu o repetare a acestor condiții în diverse puncte ale Triunghiului.

Similitudinea care apare în rapoartele Zborului 19 și cele cu privire la alte incidente, ai căror protagoniști au supraviețuit, dă foarte mult de gândit.

1. DEREGLAREA INSTRUMENTELOR

Când locotenentul Charles Taylor, comandantul Zborului 19, a intrat în contact cu baza aeronavală de la Fort Lauderdale la întoarcerea din misiune, primul său apel indica o dereglare a instrumentelor și o pierdere a direcției.

LT. TAYLOR: Chem turnul de control. Caz urgent. Se pare că am deviat de la rută. Nu zărim pământul. Repet. Nu zărim pământul.

TURNUL: Precizați-vă poziția.

LT. TAYLOR: Nu suntem siguri de poziția noastră. Nu știm exact unde ne aflăm... pare că ne-am rătăcit.

TURNUL: În principiu, ar trebui să mergeți spre vest.

LT TAYLOR: Nu știm unde se află vestul. Ceva nu e în regulă... e ciudat... Nu suntem siguri de nici o direcție... chiar și marea pare ciudată...

Piloții celorlalte avioane ale escadrilei au făcut aceleași comentarii, adăugând că busola lor „innebunise”. Proasta funcționare a instrumentelor electromagnetice a fost atât de des observată în diferite puncte ale Triunghiului, încât hărțile maritime și aeriene poartă o mențiune conform căreia devierile magnetice sunt curente în acea zonă și că se înregistrează întreruperi frecvente ale comunicațiilor radio. Rotirea rozei vânturilor a fost observată de căpitani de nave încă din epoca lui Cristofor Columb și de piloți încă de pe vremea lui Lindbergh.

De când publicul a devenit conștient de fenomenul Triunghiul Bermudelor, și alți piloți militari au furnizat spontan relatări bazate pe propria lor experiență trăită poate chiar în zona în care au dispărut bombardierele americane.

Unul dintre aceste incidente a avut loc cu doi ani înainte de dispariția escadrilei, când un aparat B-24, pilotat de locotenentul Robert Ulmer, zburând la est de insulele Bahamas pe o vreme frumoasă, a devenit brusc incontrolabil, a început să vibreze din toată structura de parcă ar fi urmat să se dezintegreze și a pierdut într-o clipă o mie două sute de metri de altitudine. Pentru că aparatul nu mai răspundea la comenzi și părea că se va prăbuși în ocean, echipajul l-a părăsit. Toți membrii personalului navigant au supraviețuit cu excepția a doi oameni. Totuși, avionul s-a redresat și și-a continuat zborul fără pilot deasupra Golfului Mexic, înainte de a se izbi de un munte la o sută cincizeci de mile mai departe.

Doctorul Robert Digby, din Lansing, Michigan, navigator la bordul aceluiași avion, a exprimat (*The National Enquirer*, 4 mai 1976) o părere asemănătoare cu cea a numeroșilor observatori ai acestei zone:

În perioada aceea nici măcar nu auzisem de Triunghiul Bermudelor... Dar cred într-adevăr că există o forță misterioasă și oarbă în această zonă. Ceea ce s-a întâmplat nu se poate explica logic...

Este interesant să amintim că înainte de a părăsi aparatul, pilotul a lăsat comenzile pe o direcție nord-est, evident, fără să creadă că avionul, scăpând de sub orice control, va putea să continue această rută. Indiferent cum a făcut avionul ca să se îndrepte spre Mexic, fapt e că schimbarea de direcție echivala cu aproape o sută optzeci de grade.

Deviația înregistrată de instrumentele de bord a provocat frecvent rătăcirea unor avioane în Triunghiul Bermudelor, deși majoritatea aparatelor au reușit până la urmă să-și regăsească direcția.

Iahturi și nave s-au rătăcit temporar; cargouri, încrezându-se în busola lor, au eșuat pe bancuri de nisip și transatlantice s-au izbit de recife în timp ce navigau în ape care făcuseră obiectul unor relevee geodezice fidele, doar pentru că instrumentele lor nu mai funcționau.

Instrumentele electromagnetice ale submarinelor sunt uneori și ele afectate, ceea ce e perfect logic dacă există o forță submarină care exercită o puternică atracție electromagnetică.

În februarie 1955, USS *Tigrone*, SSR-419, submersibil spărgător de gheață, a fost victima unei devieri a instrumentelor care l-a făcut să izbească singurul pisc submarin din zonă în cursul unei manevre. Dacă instrumentele ar fi funcționat normal, submarinul ar fi trecut la patru mile de obstacol.

După amintirile lui Ted Hunt, din North Bergen, New Jersey, care, în februarie 1955, era membru al echipajului, *Tigrone*, submarin cu o lungime de o sută de metri și având șaptezeci și patru de oameni la bord, efectua o scufundare de antrenament în partea meridională a Triunghiului, între Porto Rico și San Tomas. Submersibilul era dotat cu cinci tipuri diferite de radar și sonar, deosebit de sofisticate, și se deplasa în limitele prescrise, deseori folosite pentru alte manevre, deci într-o zonă foarte sigură. Exercițiul cuprindea o serie de mișcări în vederea sustragerii submarinului de la un ipotetic atac cu torpile. La o adâncime de o sută douăzeci de metri, *Tigrone* a lovit brusc un mare recif abrupt și s-a oprit cu un bubuit, și asta într-un sector cunoscut și declarat fără pericol pentru submersibile.

Ted Hunt ne spune:

Etrava noastră era strivită. Cei mai mulți dintre noi credeau că ne ducem la fund, ceea ce s-ar fi și întâmplat

în cazul oricărui alt submarin obișnuit, numai că al nostru, singurul din flota Atlanticului, fusese întărit ca spărgător de gheață. Asta ne-a salvat. Mai târziu s-a făcut o verificare a busolelor giroscopice și a diferitelor sisteme de ghidare fără să se descopere nici cea mai mică defecțiune. În realitate, deși totul era în stare de funcționare, ceva ne făcuse să deviem cu patruzeci de mile de la direcția noastră și să ne izbim de recif – singurul pericol în acea parte a oceanului. Dereglările giroscopului și ale busolei ar fi trebuit să se compenseze între ele, dar toate aparatele au fost dereglate. Nu am înțeles ce s-a întâmplat până când am auzit de Triunghiul Bermudelor, de felul în care erau afectate navele și avioanele în această zonă. Tot ce știu e că ceva a acționat asupra instrumentelor noastre, ele nu au funcționat și a fost gata să pierdem submarinul.

2. DEZORIENTARE

În mesajele lor, locotenentul Taylor și ceilalți piloți au exprimat un sentiment de dezorientare și de straniețe. Dialogul dintre echipajele bombardierelor scot în evidență o pierdere a direcției, posibilitatea de a fi survolat Florida, de a se afla deasupra Golfului Mexic și de a schimba deplasarea spre est în direcția oceanului. Această dezorientare pe un teritoriu familiar este un fenomen care se produce frecvent în această zonă. Piloții se pomenesc deasupra unor insule pe care nu intenționau să le survoleze sau nu identifică împrejurimile cunoscute pentru că „nu seamănă cu ceea ce ar trebui să fie”.

În anumite cazuri, dezorientarea și amețeala i-au afectat pe piloți în același moment în care avea loc dereglarea

instrumentelor de bord, fără ca avionul să fie confruntat cu o turbulență sau cu un gol de aer.

Experiența trăită de comandantul Marcus Billson, din Miami, a avut loc în același an cu dispariția bombardierelor Avenger și în același sector. La 25 martie 1945, comandantul Billson pilota un PBM care decolase de la Banana River, Florida, cu destinația Grand Bahamas. (Ne amintim că primul aparat de salvare trimis în căutarea celor cinci bombardiere era tot un PBM și unii teoreticieni cred că a făcut explozie în cursul operațiunii de salvare. Totuși, comandantul Billson crede că aparatul PBM nu este periculos în sine și că personalul navigant nu se temea să urce la bordul lui.)

Comandantul Billson ne spune:

Ne aflam în zbor de noapte, cam pe la jumătatea drumului spre Grand Bahamas, când s-au produs incidentele. Radio-busola a început să se rotească. Busola magnetică se invârtea și ea. Aparatul radio era inutilizabil din cauza fenomenelor electrostatice. Nici unul dintre instrumentele de zbor nu funcționa. Era o noapte neagră. Nu vedeam nici apă, nici cer, nici stele, nici nori – numai întuneric beznă. Am fost cuprins de amețeli foarte violente, și asta mi se întâmpla pentru prima dată după o carieră în care aveam la activ cinci mii de ore de zbor. Neștiind unde ne aflăm, ne roteam în loc și a trebuit să revenim la Banana River navigând după aprecierea noastră. Apropiindu-ne de bază, instrumentele noastre au reinceput să funcționeze. Totdeauna m-am întrebat ce anume s-a petrecut în această împrejurare, dar n-am făcut legătura cu alte incidente până când fenomenul triumphiului Bermudelor nu a fost adus la cunoștința publicului.

3. ANOMALII SAU PIERDEREA CONTACTULUI RADIO

Deși contactul dintre locotenentul Taylor și turnul de control a fost la început bilateral – cu alte cuvinte, avea posibilitatea să emită și să recepționeze – legătura s-a degradat pe măsură ce situația devenea din ce în ce mai rea pentru ca în cele din urmă să se intrerupă, cel puțin în ceea ce privește avioanele. Totuși turnul mai auzea încă echipajele comunicând între ele, punându-și întrebări despre direcție, despre cât timp mai puteau rămâne în aer fără să poată găsi un teren unde să aterizeze și menționând și survolarea unei insule pe care nu reușeau s-o identifice. La un moment dat a fost stabilită legătura radio cu un alt aparat care evolua în sector, pilotat de locotenentul Robert Cox, care s-a oferit să vină în ajutorul lor, dar a primit răspunsul: „Nu pleca în căutarea mea.”

Legătura radio defectuoasă dintre bază și avioanele aflate în zbor în limitele Triunghiului Bermudelor este un fenomen care se repetă frecvent și a fost deseori remarcat și de alte avioane sau nave care se deplasau în sector.

În cazul lui Carolyn Coscio (nr. 110), ciudățeniile transmisiei au făcut ca aerodromul din insula Grand Turk să audă ceea ce se spunea la bordul avionului fără ca pilotul să poată primi instrucțiuni de la turnul de control.

Un incident asemănător survenit la Nassau în 1962 a suscitat numeroase ipoteze. În acest caz, avionul care se apropia de Nassau a cerut instrucțiuni de aterizare de la turnul de control, dar s-a aflat în mod clar în imposibilitatea de a le primi deși personalul de la sol auzea cererile repetate ale pilotului. Totuși condițiile de zbor erau excelente în ziua aceea în vecinătatea

terenului de aterizare de la Nassau, dar pilotul nu reușea să-și găsească ruta sau să-și repereze poziția deși era foarte aproape de aerodrom. Și de data aceasta legătura era unilaterală. După cereri repetate de instrucțiuni, legătura s-a întrerupt brusc și definitiv. Nu s-a mai auzit niciodată de acest avion care rămâne neidentificat.

În sfârșit, trebuie să amintim cazul mesajelor trunchiate care au fost recepționate în cazul bombardierelor Avenger, unde literele de apel FT-FT-FT ale escadrilei au fost slab captate și pierdute mai înainte de a se putea efectua o triangulație. Mai trebuie să notăm și faptul că, la fel ca în cazul mesajelor posterioare dispariției avionului *Star Tiger*, cele amintite mai sus au fost primite când aparatele ar fi trebuit să fi epuizat, și de foarte multă vreme, carburantul din rezervoare.

În exemplele pe care le-am dat și în multe altele, trebuie să ținem cont de posibilitatea ca apelurile de ajutor lansate prin radio să fi fost influențate de forțe magnetice despre care încă nu știm nimic. În acest caz, ele ar fi „sărit” un anumit spațiu în timp. Această eventualitate amintește incidentul pilotului unui aparat P2 al forțelor aeronavale al cărui SOS a fost recepționat pentru prima dată la mult timp după ce fusese emis. Iar când a reușit în sfârșit să aterizeze, a fost întrebat dacă dorește să participe la căutările întreprinse pentru găsirea unui avion. După informațiile primite, pilotul a înțeles că era pe punctul de a pleca spre a-și acorda singur ajutor!

4. CETURI ALBE SAU MIȘCĂTOARE

Un element derutant, extras din ultimele mesaje transmise înainte de întreruperea definitivă a contactului, constă în fraza: „S-ar zice că intrăm în apă albă”. Acești termeni se potrivesc

în general căderilor de apă, spumei apei involburate, valurilor care se sparg rostogolindu-se – ceea ce pare prea puțin plauzibil când e vorba de avioane care încearcă să descopere coasta. S-a pretins că această expresie se poate aplica unei pâcle albe, sau unei ceți ușoare așa cum se poate vedea uneori chiar și pe o vreme relativ senină și însorită, ceea ce dă impresia că marea, cerul și orizontul se unesc, motiv de dezorientare pentru pilot care îi întărește sentimentul de irealitate, atât de pierdut pare în spațiul interior. Aceste pâcle sau ceturi ușoare au pus unele avioane în dificultate, incidente despre care am făcut deja aluzie în *Triunghiul Bermudelor*.

Este foarte cunoscut cazul pilotului Chuck Wakeley (noiembrie 1964) care, pe un timp senin, în timpul unui zbor de noapte între Andros și Miami, a remarcat niște fosforescențe ușoare ce apăreau subit pe aripa dreaptă a avionului, urcau de-a lungul fuzelajului, apoi ajungeau la aripa dreapta și în interiorul cockpitului, ajungând până acolo încât să afecteze tabloul de bord ale cărui instrumente și aparate electromagnetice au încetat total să funcționeze, și a avut impresia că el însuși era aureolat de o lumină fosforescentă.

Alte câteva incidente ciudate s-au înregistrat în apele Limbii Oceanului, fosă submarină cu o adâncime de aproape două mii de metri, care se întinde între Andros și lanțul Exuma. Acolo, niște nave remorcate au fost acoperite brusc de ceea ce părea a fi un singur nor sau ceață locală din care unele nu au mai ieșit, dispărând pentru totdeauna cu echipaje cu tot (*Wild Goose*, un vas de douăzeci de metri echipat pentru pescuitul rechinelor). În alt caz, cel al vasului *Good News*, un remorcher lung de cincizeci de metri, căpitanul Don Henry a pierdut din vedere șlepul pe care-l remorca într-un fel de ceață. Îl revăzu mai târziu, după o luptă de-a dreptul epică cu cablurile și

frânghiile, observând în același timp o slăbire a surselor electrice de la bordul navei sale.

Cețe neobișnuite sau „nori electromagnetici” par să fie uneori la originea anumitor alterări ale timpului, după cum dovedește, de exemplu, avansul incredibil de timp de care a beneficiat avionul lui Bruce Gernon Jr., sau pierderea a zece minute înregistrată de avionul 727 al companiei National Airlines, însoțită de dispariția acestui aparat de pe ecranul radarului de la sol, dispariție care a durat tot zece minute, înainte de a ateriza la Miami.

Să mai amintim și incidentul survenit cu ocazia unui zbor de recunoaștere în cursul căruia pilotul a fost aparent „reținut” tot timpul după ce a intrat într-un nor izolat în timp ce se apropia de Bimini. După ce a ieșit din nor, după cincisprezece minute, fără să întâlnească vânturi contrare sau alte condiții defavorabile, s-a pomenit aproximativ în aceeași poziție pe care o avea în momentul când intrase în nor.

„Apele albe” la care se face aluzie în mesajele Zborului 19 pot avea o legătură cu fenomenele despre care am vorbit dar, în cazul bombardierelor, alterarea timpului ar avea o durată mult mai nesigură.

Acceași temă pare să revină frecvent când e vorba de dispariții și de cei care au fost gata să nu se mai întoarcă dar, în situația actuală, nu avem încă nici un mijloc prin care să determinăm dacă forțele care acționează în Triunghiul Bermudelor sunt naturale sau nu. Indiferent cum sunt, ele ne îndreptătesc să ne gândim la ceea ce am numi alternativa unei alte direcții. Nave și avioane se deplasează în limitele zonei în anumite momente și în anumite locuri, și, poate din cauza unei combinații de condiții, pornesc pe o rută care, în numeroase cazuri, nu mai autorizează întoarcerea – cel puțin în ceea ce privește stadiul actual al cunoștințelor noastre spațio-temporale.

Bruschețea disparițiilor totale i-a îndemnat pe unii cercetători, care se ocupă de misterul Triunghiului, să creadă că niște entități extraterestre sau intraterestre au răpit avioane, nave și oameni în scopul de a studia materialul și indivizii, sau pentru a-i colecționa, sau din oricare alte motive și mai de neconceput pentru noi.

De aceea poate că ar fi bine să studiem lista „dispăruților” pentru a încerca să determinăm dacă anumite nave, transportând încărcături specifice, dispar mai frecvent decât altele, sau dacă anumite tipuri de avioane se evaporă pur și simplu mai des decât altele, sau chiar dacă dispăruții au anumite caracteristici comune sau aparțin unor branșe specializate.

Încărcăturile navelor de transport dispărute – precum *Sandra* (nr. 78) încărcată cu insecticide; *Marine Sulphur Queen* (nr. 94) care transporta ulei vegetal și sodă caustică; *Anitas* (nr. 121) încărcată cu cărbuni; *Ithaca Island* (nr. 109) încărcată cu grâne; *Ottawa* (nr. 38) și *Esperanza de Larrinaga* (nr. 37) încărcate cu petrol brut; *Hewitt* (nr. 33) încărcat cu sulf; *Proteus* (nr. 56) și *Nereus* (nr. 57) încărcate cu bauxită; *City Belle* (nr. 68) încărcată cu lemn și *Elizabeth* (nr. 108) cu hârtie – nu ne furnizează nici o indicație în ceea ce privește preferința răpitorilor pentru un anumit fel de încărcătură.

Totuși, examinând lista cu atenție, se remarcă un procentaj foarte mare de nave de război și mai ales de avioane militare aproape toate date dispărute în timp de pace. Aceste aparate merg de la avioane cu elice până la avioane cu reacție și, printr-o coincidență curioasă, formează un fel de eșantion al modelelor aviației militare americane, cu excepția capsulelor spațiale. Acestea, deși au semnalat când și când prezența unor OZN-uri, nu au dispărut.

Dacă ne lăsăm duși de imaginație, așa cum fac anumiți cercetători foarte interesați de Triunghiul Bermudelor, și luăm în considerare ipotetica existență a unor răpitori, este foarte greu de determinat genul de navă și de avion pe care entitățile străine de planeta noastră ar dori să le strângă. În această privință pare să nu existe nici un numitor comun, cu o singură excepție, cu adevărat tulburătoare – ființa omenească.

Multe dintre navele care apar pe lista din această lucrare au fost găsite, ocupanții lor niciodată. Chiar și animale au fost descoperite la bordul unor nave abandonate – de exemplu un canar pe *Rosalie* (nr. 4), un câine pe *Rubicon* (nr. 61) și două pisici pe *Carroll A. Deering* (nr. 34). Nici unul dintre aceste animale, lăsând de-o parte faptul că erau infometate – ceea ce arată că nu fuseseră hrănite de un anumit timp – nu a putut aduce o lămurire cât de mică în privința dispariției pasagerilor și echipajului.

Printre dispăruți s-au aflat personalități certe, precum generalul de aviație sir Arthur Coningham la bordul aparatului *Star Tiger*; Harvey Conover, *yachtsman* cunoscut în toată lumea la bordul iahtului *Revonoc*; un jocheu celebru, Al Snyder (nr. 72); primul navigator solitar care a făcut turul lumii, Joshua Slocum, la bordul ambarcațiunii *Spray* (nr. 15); unul dintre emulii acestuia din urmă, Donald Crowhurst, la bordul vasului *Teignmouth Electron* (nr. 111); precum și bancheri, oameni de afaceri, ecleziaști, producători de cinema, etc. Este totuși logic să presupunem că aceste dispariții privite în ansamblu, oricât de tulburătoare ar fi ele, pot să fie pur și simplu coincidențe și să se datoreze altor cauze decât „colecționării” unor celebrități de către entități necunoscute.

Câteva elemente deosebit de ciudate ies la iveală din informațiile actualmente disponibile în ceea ce privește

mijloacele de transport pierdute. Unele sunt mai ușor de explicat decât altele, care par să țină de paranormal.

Cu ocazia anumitor incidente, în interiorul Triunghiului au fost simultan afectate mai multe nave sau avioane. Nu numai în cazul Zborului 19, când avionul de salvare a dispărut împreună cu cele cinci bombardiere pe care le căuta pătrunzând în aceeași zonă, dar și atunci când operațiunile de salvare pornite pentru găsirea avionului *Star Ariel* au coincis cu căutările întreprinse pentru salvarea vasului de pescuit *Driftwood* (nr. 76), fără să se găsească nici cea mai mică urmă. Cercetările întreprinse pentru găsirea celor două aparate KC-135 (nr. 96) date dispărute, au coincis cu operațiunile de salvare destinate să salveze o altă ambarcațiune, vedeta pazei de coastă *Chiola*, al cărei echipaj a observat intreruperea oricărui contact radio aproape în același moment în care cele două aparate KC-135 dispăreau pentru totdeauna. Evident, e cât se poate de natural ca niște perturbații atmosferice să afecteze numeroase nave dar, în această împrejurare, condițiile normale de zbor îndepărtează orice ipoteză care ar vrea să pună astfel de evenimente pe seama vremii proaste, fiind vorba mai curând de un fenomen brusc și imprevizibil.

Un șir incredibil de coincidențe este legat de incidentul navei *Cyclops*. USS *Cyclops* (nr. 30), navă transportatoare de cărbuni, cu 308 persoane la bord (echipaj și pasageri) transporta magneziu în momentul dispariției sale în martie 1918. Pierderea navei a fost anunțată mai întâi de presă ca fiind provocată de un submarin german, deși la vremea aceea a constituit o mare mirare faptul că la locul naufragiului nu s-au găsit nici epavă nici cadavre. O anchetă ulterioară pe lângă amiralitatea germană, după sfârșitul ostilităților, a dezvăluit faptul că vinovăția nu aparținea nici unui submarin inamic. În cursul

investigațiilor întreprinse de marină, bănuielile s-au îndreptat alternativ spre căpitanului vasului, un pro-german (aparent un tip dezechilibrat) și spre un consul al Statelor Unite, și el pro-german. S-a mai emis și ipoteza unei revolte a prizonierilor care și-ar fi rupt lanțurile în buncăr și chiar a unui talaz de mare amplitudine care ar fi scufundat nava.

În cazul de față, coincidența insolită constă în pierderea unei nave britanice, cu același nume, în Atlanticul de nord în cursul aceluiași an.

Apoi, în 1941, două nave din aceeași serie cu *Cyclops*, *Nereus* și *Proteus*, ambele transportând bauxită, au dispărut la un interval de șaptesprezece zile, în noiembrie și decembrie 1942, deplasându-se din Insulele Virgine spre Norfolk, Virginia. Încă o dată s-a crezut că pierderea lor se datora submarinelor germane, dar cercetările ulterioare făcute în arhivele germane au dovedit contrariul.

Apoi o altă navă britanică, tot cu numele de *Cyclops*, a fost dată dispărută în Atlanticul de Nord chiar în timpul acestei a doua anchete. Coincidența ciudată a dispariției a două nave din aceeași serie cu *Cyclops* și a unui alt vas cu același nume te face să crezi că o entitate terestră (sau extraterestră) manifestă un interes cu totul deosebit pentru un anumit tip de navă sau pentru un nume, în timp ce suspectul numărul unu, Germania, se pare că nu are nici un amestec.

Se pune întrebarea dacă *Cyclops* prezenta un element esențialmente diferit sau un detaliu care s-ar fi putut dovedi important ulterior.

Un fapt tulburător ne pune în fața altei coincidențe. *Kearsage*, o altă navă din aceeași serie cu *Cyclops*, a fost modificată și a devenit primul portavion al Statelor Unite, evoluție tehnică chemată să transforme compoziția marinei de

război din întreaga lume și să adauge o nouă dimensiune luptelor navale.

Mai mulți pasageri și oameni din echipaj au avut sentimente prevestitoare care i-au îndemnat să renunțe la deplasarea cu avionul funest, fapt care le-a salvat viața. Aceste cazuri prezintă interes nu numai din cauza intuiției pe care o scot în evidență, ci și pentru că dovedesc că anumite persoane sensibile au capacitatea de a presimți un pericol iminent.

Acesta a fost probabil și cazul caporalului Allen Kosner, numit să facă parte din echipajul unuiia dintre avioanele Zborului 19. El însă a cerut și a obținut aprobarea să nu decoleze pentru că, după cum a declarat ulterior, „dintr-un motiv ciudat, am preferat să evit să zbor în ziua aceea”.

Și locotenentul Charles Taylor, comandantul escadrilei, avusese o oarecare reticență față de acea misiune. (Mai târziu, corespondența dintre mama lui și părinții alteia dintre victime a scos la iveală faptul că, în ajunul dispariției celor cinci bombardiere, Charles Taylor telefonase celor de-acasă și le comunicase presentimentele în legătură cu misiunea prevăzută). Înainte de decolare, locotenentul Taylor a cerut ofițerului de serviciu să numească un alt pilot la comanda operațiunii și să-l scutească de această misiune. (Nu e vorba de lipsă de antrenament sau de experiență, pentru că Taylor avea la activ câteva mii de ore de zbor.) Din nefericire pentru locotenentul Taylor, cererea sa nu a fost admisă și a dispărut împreună cu toți camarazii care îl însoțeau în această misiune.

O altă premoniție s-a dovedit salvatoare pentru fotografii Oscar Barber. Acesta nu a vrut să urce la bordul unui aparat YC-122 (nr. 103) care transporta material pentru turnarea unui film și care a dispărut în drum spre Bimini.

Și o ultimă coincidență care poate să capete o importanță considerabilă având în vedere misterul Triunghiului. E vorba

de existență, poate nu chiar atât de întâmplătoare cât am fi tentați să credem, a unei alte zone de pericol la antipodi – în largul coastei Japoniei, între insulele Bonin la vest, insulele Marcus la est și insulele Mariane la sud. De foarte mulți ani, acest sector numit local „Marea Diavolului” sau „Marea Fantomelor” a fost teatrul unor dispariții de ambarcațiuni – mari și mici – vase de pescuit, cargouri și nave de război precum și avioane și cel puțin a unui submarin. Aceste dispariții seamănă în mod uimitor cu cele care survin în Triunghiul Bermudelor. Aceleași dereglări ale busolei și instrumentelor, urmate de fenomene electromagnetice foarte bruște și violente, pierderi sau câștiguri de timp inexplicabile, acțiunea insolită a unor talazuri uriașe, cu „urcușuri” și „coborâșuri” atât sub apă cât și la suprafață, ceea ce dovedește o acțiune seismică care afectează fundul marin și, în sfârșit, chiar un aspect foarte particular al Triunghiului Bermudelor, luminiscentele „ape albe”.

Marea Diavolului, ca și Triunghiul Bermudelor, a lăsat numeroși supraviețuitori care au cunoscut incidente insolite și de asemenea s-au înregistrat câteva „ultime mesaje” tulburătoare din partea celor care nu s-au mai întors. Unul dintre acest mesaje – amintind teoria conform căreia aparatele dispar înghițite de vârtejuri sau hăuri de energie – a fost lansat de hidroavion japonez, un Kawanishi, care patrula deasupra insulei Iwo Jima înaintea debarcării americane, într-o noapte relativ calmă, în zonă nefiind semnalat nici un avion al Statelor Unite. Intervievat de Rufus Drake (*The Deadly Mystery of Japan's Bermuda Triangle*), Shiro Kawamoto care, în momentul incidentului, era șeful escadrilei din acea zonă, și-a amintit că, înainte de a dispărea pentru totdeauna, ultimul mesaj al hidroavionului menționa: „Se întâmplă ceva în cer... Cerul se deschide...”

Este tulburător să constați că Marea Diavolului este situată practic la antipozii Triunghiului Bermudelor, sinistrul ei echivalent. Cele două regiuni se găsesc aproximativ între 20° și 35° latitudine nordică, iar meridianul, de 130° trece aproape prin mijlocul Mării Diavolului. Același meridian, de cealaltă parte a Polului Nord traversează partea orientală a Triunghiului Bermudelor la 50° longitudine vestică.

Pe de altă parte, cele două zone sunt limitate sau traversate de linii izogone, căi magnetice, pornind de la polii magnetici nord și sud, de-a lungul cărora, date fiind variațiile câmpului magnetic terestru, acul busolei indică simultan nordul magnetic și nordul geografic. Pe de altă parte, în zona Triunghiului se poate observa faptul ciudat că linia izogonă urmează exact o falie geologică care marchează limita occidentală a misterioasei Limbi a Oceanului.

Dacă anomaliile din Triunghiul Bermudelor și din Marea Diavolului sunt provocate de forțe magnetice, aproape că se poate deduce de aici că un câmp mare parcurge imensul dinam electromagnetic pe care-l numim Pământ, echivalent neexplicat al polilor nord și sud, care și ei și-au schimbat frecvent poziția în cursul mileniilor. Ba chiar găsim o tradiție în mitologia chineză conform căreia pe planetă, pe lângă Polul Nord și Polul Sud, ar exista și Polul Est și Vest – afirmație imposibilă din punctul de vedere al fizicii deși, în cazul acestor două zone de „pericol” diametral opuse, ne aflăm în fața unei idei interesante, poate luată din cunoștințele vechilor chinezi sau dintr-o presupunere moștenită de la civilizații „anterioare istoriei”.

Mai rămâne de răspuns la o singură întrebare referitoare la capitolul coincidențe. Disparațiile înregistrate în Triunghiul Bermudelor și în Marea Diavolului sunt disproporționate în comparație cu pierderile intervenite în alte părți ale lumii?

Dacă ținem cont de împrejurările în care au avut loc disparițiile – absența supraviețuitorilor, a SOS-urilor, a epavelor, a rămășițelor sau a urmelor de ulei – răspunsul este un „da” categoric. Căci, în comparație cu numărul de dispariții neexplicate survenite într-o anumită zonă și pe o întindere echivalentă unde este posibil să se întreprindă aceleași operațiuni de căutare și de salvare, Triunghiul Bermudelor este de o mie de ori mai periculos.

Firește, asta nu înseamnă neapărat că o călătorie în limitele acestei zone ar fi mai primejdioasă decât o plimbare cu mașina duminica. Totuși, realitatea arată că forțe necunoscute par să acționeze în acest sector și că, în anumite momente, când condiții încă misterioase coincid, nave și avioane sunt supuse unor schimbări de direcție imprevizibile, iar starea ocupanților suferă modificări care, cel puțin până la ora actuală, par a avea un caracter definitiv.

Dacă luăm în considerare numărul disparițiilor, perioada de timp în cursul căreia acestea au avut loc și interesul crescând al publicului față de acest fenomen, suntem îndreptățiți să ne întrebăm de ce autoritățile nu s-au ocupat mai mult de împrejurările în care au avut loc aceste dispariții, de ce puterile publice nu au în vedere o legătură între ele și dacă nu cumva există numeroase rapoarte asupra acestui mister care nu au fost date publicității.

În sfârșit, dacă există zone deosebite în care instrumentele de bord sunt afectate și unde avioane și nave sunt supuse unor atracții sau interferențe, de aici decurge că numeroasele cazuri în care fatalitatea a fost evitată în ultimul moment poate nu au fost aduse la cunoștința publicului din motive de „securitate”.

IV. CAMUFLAJ COSMIC ?

Când *Triunghiul Bermudelor* a stârnit un mare interes în rândul publicului, începând din toamna anului 1974, un fenomen ciudat a fost semnalat de posturile de radio și de televiziune, de presă și editură. Un procentaj uimitor de mare din numărul scrisorilor trimise de cititori, ascultători și telespectatori, nu cerea, după cum ne-am fi putut aștepta, informații suplimentare, și nu făceau comentarii despre emisiunile, articolele și cartea consacrate acestui subiect. Aceste scrisori constituiau relatări care confirmau tezele noastre și erau semnate de persoane care întâlniseră ele însele aberații și anomalii în zona Triunghiului și cărora superiorii le ordonaseră să nu-și facă publice experiențele.

Conținutul acestor misive, atunci când proveneau de la militari în retragere, era în general următorul:

Când mă aflam în serviciul activ, navei mele (sau avionului meu) i s-a întâmplat următorul incident. Comandantul ne-a interzis să vorbim cuiva despre asta mai înainte de a se fi făcut o anchetă. N-am aflat niciodată concluziile acesteia. Înainte n-am discutat niciodată deschis despre asta, dar acum nu mai fac parte din marină (aviația militară, paza de coastă, marina comercială) și când am aflat din emisiune (ziar, carte) am vrut să vorbesc cuiva despre experiența mea.

Aceste scrisori provin de la persoane aflate acum în retragere, care au făcut parte din US Navy, aviația militară americană, aviația militară canadiană, aviația militară britanică și forțele

navale britanice, de la personalul navigant aparținând marinei comerciale a multor națiuni, de la indivizi care trăiesc astăzi în diferite colțuri ale lumii, dar care nu și-au uitat niciodată experiențele insolite și neexplicate survenite în Triunghiul Bermudelor.

Alte relatări provin de la piloți de avion, de la comandanți de nave, de la oamenii din echipaj și din rândul pasagerilor. De nenumărate ori amintesc de rapoarte trimise autorităților competente, apoi „pierdute” în jungla administrației. Ei mai vorbesc și de posibilitatea dificil de evaluat, dar totuși logică, conform căreia un raport neobișnuit, făcut de un militar în nume propriu, ar risca să-i dăuneze avansării. Mulți au admis în timpul convorbirilor că au fost martorii unor fenomene, dar nu au spus nimic întrucât incidentul nu privea în nici un fel misiunea cu care fuseseră însărcinați sau de teamă să nu atragă atenția asupra lor, ba chiar să suporte sarcasmul pe care-l provoacă o imaginație prea bogată.

Un element care se regăsește cu destulă regularitate în relatările trimise de foștii militari are legătură cu jurnalul de bord. Dat fiind faptul că abaterile de la rută trebuie să fie notate, precum și orice eveniment de o oarecare importanță, urmarea, după aceste relatări neoficiale, ar fi fost că paginile în care erau amintite incidente insolite fuseseră șterse și că uneori jurnalul de bord nu a mai fost înapoiat la cererea cartierului general. După care incidentul nu mai putea să facă obiectul unor comentarii sau presupuneri.

Deși trebuie să admitem că operațiunile navale și aeriene trebuie să fie înconjurate de secret pentru a fi eficiente, cenzurarea sau dezmințirea unor rapoarte în care se vorbea despre fenomenele înregistrate în această zonă, după ce

operațiunea a avut loc, naște o serie de întrebări. De exemplu am fi îndreptățiți să întrebăm dacă sectorul este considerat delicat din punct de vedere operațional. Oricum ar fi, rapoartele care menționează dispariții sau observarea unor fenomene sunt cenzurate și negate pentru că este imposibil să fie explicate.

Un exemplu semnificativ al acestei stări de lucruri ne este furnizat de incidentul la care au fost martori membrii echipajului torpilorului lansator de rachete US DLG-27, la sfârșitul lui octombrie 1969. Ceea ce urmează este transcrierea fidelă a relatării lui Robert P. Reilly, pe atunci subofițer de rangul trei, specialist în materie de informații furnizate de radar operațional:

La sfârșitul lunii octombrie 1969, ne întorceam dintr-o misiune în Guantanamo. Ruta noastră trecea pe la nord de Cuba. Cei mai mulți membrii ai echipajului nu cunoșteau poziția navei, dar mă afluam în serviciu și știam că ne aflăm în Triunghiul Bermudelor. Nu-mi amintesc data exactă, dar știu ora: 23:45. Doi oameni făceau de gardă de fiecare parte a pasarelei, care se găsea la vreo zece metri de centrul de transmisiuni și de luptă unde lucram eu. Mi-am dat seama că se petrecea un eveniment când cineva a strigat că omul de veghe de la tribord zărise ceva și leșinase. Un matelot a întrebat: „Nu se vede nimic pe radar? Acolo e ceva ciudat!” Am ieșit afară ca să vedem despre ce era vorba... E greu de descris. Ai fi zis că era luna care se ridica la orizont, dar o lună de o mie de ori mai mare, ca un răsărit de soare, dar fără lumină. Era ea însăși lumină, dar nu emitea raze. Devenea din ce în ce mai mare.

La ce distanță se afla?

Urca la orizont la o depărtare de aproximativ unsprezece sau cincisprezece mile. Apărea la tribord, dar aproape în fața noastră. A continuat să se mărească încă vreun sfert de oră.

Care a fost reacția echipajului în fața acestui fenomen?

Semăna cu o explozie atomică, dar fulgerul rămânea acolo și continua să se mărească. Dacă fenomenul ar fi avut origine nucleară, radarul nostru l-ar fi înregistrat pentru că avea o putere de peste trei sute de mile.

Comandantul a văzut asta?

A fost anunțat. Apoi ofițerul de cart a dat ordin să se vireze la babord. Poate că a crezut că era vorba de o bombă. În fond, era vorba de manevra obișnuită... „Întoarceți spatele exploziei.”

Câți oameni au văzut fenomenul? A făcut cineva vreo fotografie?

Între șaptezeci și o sută. Majoritatea erau în pat. Și eu aș fi dormit dacă n-aș fi fost de cart. La început am fost atât de stupefiați încât nimeni nu s-a gândit să facă fotografii. Pe urmă, câțiva băieți s-au dus să-și aducă aparatele, dar era prea târziu. Nimeni nu se plimbă pe punte cu un aparat foto în mână.

Unde era luna?

Pe cer. Noaptea era senină. Ceea ce-am văzut noi nu era luna... nu încapă nici o îndoială în această privință.

Știi cumva dacă s-a făcut raport?

Bineînțeles. Totul a fost consemnat în jurnalul de bord. Suntem obligați să facem asta de fiecare dată când schimbăm direcția. Dar după sosirea noastră la Norfolk, niște ofițeri au urcat la bord și au luat cu ei hârtiile. Tot ce-am văzut în jurnalul de bord a fost schimbarea direcției. Presupun că ofițerul de cart a păstrat un alt exemplar în care explica motivele schimbării intervenite.

Și s-a mai vorbit despre asta?

Ba bine că nu! A doua zi am debarcat la Norfolk. Toată lumea numai despre asta vorbea. Comandantul ne-a strâns pe toți și ne-a cerut să păstrăm pentru noi toate cele întâmplate. Atunci ne-am ținut gura. Sunt sigur că pe undeva există un raport cu tot ce s-a petrecut.

Ultima replică, care se referă la un echipaj foarte disciplinat și la încrederea față de arhive, lasă să se întrevadă soarta rapoartelor în legătură cu anumite incidente. Când un astfel de raport ajunge la autorități și menționează un fapt care nu poate fi inclus în rezumatul de operațiuni sau de informații, trebuie să fie dat de-o parte pentru o eventuală studiere a valorii lui reale și reclasarea lui în dosare. Astfel, dacă fiecare dintre aceste raporte insolite este studiat individual fără să i se găsească legături cu altele, poate fi trecut la rubrica halucinații colective.

Oamenii de cart pe puntea unei nave a pazei de coastă care se îndrepta spre Guantanamo, Cuba, la 10 octombrie 1973, au observat cât se poate de clar cinci OZN-uri zburând într-o formație în formă de V, în vecinătatea vasului lor și deasupra. Obiectele zburătoare, de forma unui disc, se deplasau cu rapiditate și-și schimbau culoarea în nuanțe de roșu-portocaliu pe măsură ce se apropiau sau se îndepărtau.

Acastă observație, una dintre cele mai ciudate, care a avut loc puțin mai la nord de șenalul Windward, adică în limitele Triunghiului, nu a fost consemnată în jurnalul de bord din cauza regulii care nu obligă raportarea incidentelor decât atunci când ele au legătură cu navigația și interzice consemnarea unor comentarii inutile, precum, reperarea unor OZN-uri sau orice altceva realmente extraordinar, asta ca să nu se supraîncarce documentele de bord.

Din cei o sută de oameni cât număra echipajul, doar câțiva, cei care se aflau de serviciu pe punte, au zărit OZN-urile. Iată ce spune unul dintre mateloții de cart (care a preferat să-și păstreze anonimatul):

„Mai întâi ne-a fost frică. Pe urmă ne-am întrebat dacă trebuia să menționăm asta în cazul în care ofițerul de cart ar fi păstrat tăcerea. Aveam impresia că dacă vom spune ceva, asta va avea consecințe neplăcute pentru noi. Așa că ne-am ținut gura.”

În afara unor obiecte enorme nedeterminate, forme sau nori ivindu-se din ape în Triunghiul Bermudelor, uneori au fost văzute valurile ridicându-se la o mare înălțime pe un vast sector continuu, mult prea mare ca să poată fi vorba de o trombă, forma fiind de altfel și foarte diferită. Este ciudat că astfel de rapoarte cu privire la fenomene ciudate, observate și menționate de un personal competent, civil sau militar, au fost primite de autoritățile responsabile și după toate aparențele clasate fără să ducă la alte comentarii sau investigații.

Observarea unui fel de ciupercă, care se ridica din apă și semăna cu o conopidă, a fost consemnată de piloții unui Boeing 707 cu ocazia unui zbor de la San Juan la New York, în ziua de 11 aprilie 1963. Fenomenul a fost văzut cu claritate la 13:30, succesiv de copilot, comandant și ofițerul mecanic. Acești

oameni au notat poziția: 19 grade și 54 de minute latitudine nordică și 66 de grade și 47 de minute longitudine vestică, în vecinătatea fosei de la Porto Rico, care atinge o adâncime de aproape zece mii de metri. Observatorii au calculat că masa de apă ridicată se întindea pe o lățime de un kilometru și o altitudine de aproape o mie de metri. Întrucât nu voia să-și modifice orarul, nici să pună în primejdie avionul și pasagerii, comandantul s-a mulțumit să consemneze acel eveniment ciudat și nu a schimbat ruta. Totuși, mai târziu, copilotul a încercat să obțină lămuriri de la paza de coastă, de la un centru de control seismic și, destul de ciudat, de la FBI, dar nu a obținut nici un răspuns susceptibil să confirme apariția extraordinară la care fusese martor. Echipajul, după toate aparențele din aceleași motive care au împins generații întregi de piloți, civili și militari să menționeze aceste incidente fără să-și știrbească reputația, a preferat să-și păstreze anonimatul.

O indicație, care ne permite să credem că un fenomen foarte insolit s-a produs cu adevărat în același sector într-un interval de timp relativ scurt, ne-a fost adusă la cunoștință prin intermediul unei scrisori, semnată cu hotărâre, venită din partea unui pilot al companiei Pan Am, la oarecare timp după publicarea incidentului amintit mai sus. Pilotul, comandantul Raymond Shattenkirk, observase un fenomen asemănător aflând-se în zbor iar declarațiile lui fuseseră primite, ca și în cazul aparatului Boeing 707, cu aceeași reticență din partea autorităților, care au mers până acolo încât au refuzat să admită că a putut fi observat ceva anormal.

Comandantul Shattenkirk consideră că beneficiul observației menționate mai înainte ar trebui să-i revină lui „doar dacă nu cumva fenomenul s-a produs de mai multe ori, cel care ar fi fost observat la 11 aprilie 1963 s-a produs în realitate la 2 martie 1963”. Și continuă:

... Eram prim ofițer al avionului companiei Pan Am la 2 martie 1963, care a părăsit New York-ul la 14:34 GMT și a aterizat la San Juan la 18:22 GMT.

Aflându-mă în zbor, la orele 17:54 GMT fix, la 20 de grade și 45 de minute latitudine nordină, 67 de grade și 15 minute longitudine vestică, altitudinea de 7600 m și direcția 175 de grade, am văzut la suprafața apei, la un unghi de aproximativ 45 de grade la tribord, formarea unei sfere albe enorme.

Aceasta amintea prin formă și partea albă de o conopidă. Comparând în minte această sferă cu reperele de pe coastă și cu dimensiunile relative văzute de la altitudinea respectivă, n-aș ezita să afirm că întreg aeroportul Idlewild s-ar fi înscris cu ușurință în sfera respectivă.

Echipajul, comandantul John Knepper, eu însumi, ofițerul Ralph Stokes și ofițerul mecanic, am observat această manifestare vreme de cel puțin trei minute înainte de a se dizolva într-un cerc mare de apă de un albastru închis, fără cea mai mică urmă de fum, aburi sau rămășițe. Părea că sfera se ivise din neant și se reintorsese acolo.

Am anunțat imediat centrul de la San Juan, folosind frecvența noastră obișnuită, și am cerut să fie informată paza de coastă despre acest fenomen pe care-l observasem. Mi s-a răspuns că imediat va decola un avion care se va deplasa la fața locului.

După ce am aterizat la San Juan, am făcut plinul înainte de a decola din nou la orele 9:00 GMT cu destinația Miami, Florida.

Într-adevăr, paza de coastă trimisese un aparat Albatross la fața locului, căci am intrat în contact cu pilotul pe când ne aflam în zbor și i-am descris fenomenul la care fusesem martori. La ultimul contact radio cu el, pilotul mă asigură că nu se vedea nici o urmă de sferă.

Acesta este evenimentul care s-a produs la 2 martie 1963.

După un anumit timp, după 10 aprilie 1963, l-am sunat pe părintele Lynch, din Fordham, celebrul seismolog.

Când am menționat fenomenul la care fusesem martor și zona unde avusese loc, ceea ce fusese până atunci o conversație cordială a devenit brusc plină de răceală și a închis foarte repede.

Reacția lui mi s-a părut ciudată. Faptul că făcusem referire la „Tresher”, un submarin, dându-i și celelalte informații, putea să explice comportarea lui ciudată?

Din ziua aceea am avut impresia foarte clară că nimerisem peste un secret cumplit care nu trebuia să fie dezvăluit publicului... Vă trimit și foaia de itinerar pentru luna martie 1963. Pe spate am trecut numărul de telefon al părintelui Lynch de la Fordham.

Numeroase incidente ale căror victime au fost navele marinei au început cu dereglarea radarului, a aparatului radio, a busolei și altor instrumente. După spusele unui om din echipajul vasului USS *Richard E. Byrd*, nava lansatoare de rachete a pierdut orice contact radio în cursul unei deplasări în Triunghiul Bermudelor, în martie 1971, ceea ce i-a afectat mult pe mateloți în ciuda asigurării obișnuite din partea marinei care afirma că Triunghiul Bermudelor era doar o legendă.

Reproducem mai jos expunerea lui Wat Darling, specialist în operațiuni E 5, din marina Statelor Unite:

...Plecasem de la Norfolk, Virginia, pentru a pătrunde în apele insulelor Bermude. Trebuia să navigăm vreme de patru-cinci zile în cadrul unui exercițiu de antrenament... ne pregăteam să plecăm la un drum mai lung. Pe măsură ce înaintam spre est, pierdeam toate mijloacele de comunicare, unul după altul. Primul ne-a lăsat radarul, urmat de instrumentele de detectare aeriană, a venit apoi rândul detectoarelor de suprafață și a aparatelor de sondare. Nu mai aveam contact radar. La început, nimeni nu s-a neliniștit, apoi au început să circule zvonurile conform cărora pătrundeam în Triunghiul Bermudelor. Membrii echipajului au început să vorbească despre această zonă și să se simtă cuprinși de teamă. După aceea am pierdut contactul radio, deși în general se pot recepta emisiile la peste o mie de mile pe frecvență joasă. Folosindu-ne de stațiile străine de radio, puteam să facem o determinare. De exemplu, se recepționează o emisiune venind din Franța, o alta de pe coasta africană, iar intersecția lor furnizează poziția. Dar nu puteam recepționa nimic. Cerul era acoperit de nori, ceea ce ne împiedica să facem o determinare astronomică a poziției noastre. Giroscoapele electronice și-au încetat funcționarea. Eram trei sute de oameni la bord și mulți dintre ei se temeau ca nu cumva să ne rotim în loc fără să mai ajungem vreodată la destinație. Unii spuneau că vom avea și noi soarta navelor și avioanelor care dispăruseră în acea zonă de la al doilea război mondial. Echipajul începea să fie cuprins de nervozitate,

dar nu a existat nici o declarație oficială a comandantului pentru a explica ceea ce se întâmpla. Apoi, după vreo nouă-zece zile, s-a restabilit brusc contactul cu Bermudele. Călătoria presupune în mod obișnuit patru-cinci zile. N-am aflat niciodată ce se întâmplase.

Un incident ulterior a avut ca protagonist torpilorul USS *Vogelgesang*. Nava, care se deplasa de la Porto Rico în Statele Unite, în martie 1972, a suferit o modificare neprevăzută de direcție și s-a pomenit imobilizată în plin ocean o noapte întreagă și o jumătate de zi ca urmare a defectării tuturor aparatelor electrice și mecanice, fără nici cea mai mică presiune în cazane. Nu i s-a explicat niciodată echipajului ce se întâmplase, zvonurile care circulau pretinzând că nimeni nu știa, remarcă frecventă la marinari și foștii marinari. În cursul nopții, deși marea era calmă, echipajul a afirmat că nava primea niște lovituri care păreau că îi vor strivi coca. Nici un fel de mențiune a acestui incident nu a fost făcută publică; subofițerilor și mateloților nu li s-a dat nici o explicație.

Astfel de incidente confirmă numeroasele cazuri de dereglare a grupurilor moto-propulsoare și a perturbațiilor care se produc în sector și afectează frecvent mijloacele de transport, mari și mici, civile și militare, și care, cel puțin în cazul navelor de suprafață, nu sunt în general aduse la cunoștința publicului pentru a-l împiedica să le comenteze și să facă aprecieri asupra lor.

O teorie tulburătoare, conform căreia un mare transatlantic, *Queen Elizabeth II*, ar fi fost afectat de forțele care acționează în această zonă cu ocazia unei croaziere, la 3 aprilie 1973 (în timpul acestei pane nimic nu a mai funcționat la bord și pasagerii au fost transferați pe o altă navă), a fost amintită în *Triunghiul Bermudelor*. Explicația oficială susținea că ruperea

unei conducte de ulei a unui cazan afectase și celelalte două cazane și dusesse la o pană generală, mai ales de electricitate.

O afirmație susceptibilă să confirme prezența unor condiții neobișnuite a apărut într-un raport al unui vas al pazei de coastă *Dakota*. Acesta pierduse *Queen Elizabeth II* de pe ecranul radarului în momentul panii generale, deși pachebotul putea fi văzut cât se poate de clar de pe puntea vedetei. Această dispariție de pe ecranul radarului a fost ulterior negată de paza de coastă. Un purtător de cuvânt al pazei de coastă, a cărui identitate nu a fost dezvăluită, citat de revista *Time*, a pretins: 1) Lucrul acesta nu s-a întâmplat niciodată. 2) Chiar dacă s-ar fi întâmplat, „dispariția momentană a unei nave de pe un ecran radar este lucru curent; ea poate fi rezultatul unei perdele de ploaie, a unei agitații a apei sau al oricărei alte cauze naturale”. Se poate observa faptul că toate disparițiile pot să fie trecute la rubrica generală a cauzelor naturale. Pe de altă parte, e cam greu de înțeles de ce s-a simțit nevoia să se explice cauza a ceea ce *s-ar fi putut întâmpla* dacă evenimentul nu a avut loc!

Un incident destul de asemănător a avut loc la bordul navei *SS Rotterdam*, cu ocazia trecerii prin Triunghiul Bermudelor, la 10 octombrie 1975. Ca și în cazul transatlanticului *Queen Elizabeth II*, s-a servit pasagerilor o explicație simplă. A intrat apă în uleiul mașinilor. Călătorii spun că „totul a încetat să mai funcționeze” – mașinile, lumina, instalația de aer condiționat, instalațiile de la bucătărie, iar apa nu mai curgea la robinete. Lucrul acesta s-a întâmplat la șase-șapte ore de Bermude venind dinspre San Tomas. Deși croaziera prevedea o escală în Bermude, pachebotul nu s-a oprit. Reproducem aici cuvintele lui Norman Olsen, din New York, pasager la bordul vasului *Rotterdam* în timpul incidentului:

Luminile s-au stins, mașinile s-au oprit. Nu mai era curent pentru alimentarea cu apă. Condițiile atmosferice nu aveau nici un amestec. Cerul era senin și marea liniștită. Nu se vedea nici o altă navă. Am oprit pur și simplu și ne-am lăsat purtați în derivă spre nord aproape întreaga zi. N-am aflat niciodată exact ce anume s-a întâmplat. Companiile maritime nu apreciază deloc acest gen de publicitate.

Printre navele dispărute în Triunghiul Bermudelor nu se numără nici un pachebot de croazieră. Totuși este interesant de observat că nu se semnalează pane care să fi afectat mari transatlantice cu ocazia deplasărilor regulate dintre Europa și America. Când au avut loc incidente – lăsând de-o parte torpilările datorate submarinelor în timpul războiului, era vorba de ciocnirea cu alte nave sau cu aisberguri (*Titanic* în 1912; *Andrea Doria* în 1956), dar în nici un caz nu a fost vorba de o lipsă subită a presiunii pe o mare calmă.

Ciudățeniile constatate pe ecranele de radar par a fi confirmate de observațiile vizuale din cursul câtorva incidente aproape incredibile, observații care ar fi fost raportate de paza de coastă. Richard Winer (*The Devil's Triangle 2*) citează cazul vasului *Yamacraw*, navă cablier a pazei de coastă destinată căutărilor, care a trecut printr-o experiență destul de derutantă la 8 august 1956 în Marea Sargaselor.

Marea Sargaselor, din nordul insulelor Bahamas, vastă întindere de apă liniștită, se caracterizează prin prezența abundentă a unei alge plutitoare și e delimitată de Curentul Golfului și de alți curenți. Multă vreme, ea a avut reputația de a fi o zonă primejdioasă pentru navele care deseori, conform legendei, se lăsau prinse de masele vegetale. În momentul

incidentului, *Yamacraw* se afla la sute de mile de țărmul cel mai apropiat.

Deși *Yamacraw* se afla în plină mare, operatorul radar a detectat brusc o masă importantă de pământ la o distanță de douăzeci și opt de mile, drept în față, și l-a informat pe ofițerul de cart. Acesta a verificat observația și busolele, ajungând la aceeași concluzie. Comandantul, informat și el la rândul lui, a refuzat să schimbe direcția. După câteva ore, *Yamacraw* s-a pomenit în fața unei mase enorme care părea din pământ, lăsând de-o parte înălțimea ei gigantică. Acea substanță compactă, pe care nici radarul și nici reflectoarele puternice nu o puteau străpunge nu era totuși pământ deoarece părea că se ridică *deasupra* suprafeței apelor și se înalță spre cer, întinzându-se de la nord-est la sud-est pe o distanță foarte lungă, deși nedeterminată. Nava, dând dovadă de un zel meritoriu în materie de explorare, își continuă drumul drept înainte, în masa întunecată care părea că absoarbe lumina. Lămpile puternice deveniră niște luminițe palide care abia se distingeau. La puțină vreme după pătrunderea navei în acea masă ciudată, marinarii au început să tușească și presiunea mașinilor a scăzut, ceea ce l-a făcut pe comandant să dea ordin de întoarcere și de părăsire a zonei. A doua zi, la răsăritul soarelui, gigantica manifestare s-a risipit fără să lase nici cea mai mică urmă.

O altă apariție de pământ, sau de pământ-fantomă, pe ecranul radar în apropierea Floridei, a fost observat de locotenentul Wissman, ofițer la bordul vasului *Hollyhock*, navă a pazei de coastă destinată supravegherii balizelor și geamandurilor. Există totuși o diferență esențială între incidentul navei *Hollyhock* și cel de care a fost perturbată nava *Yamacraw*. În timp ce ultima a putut să se apropie de

„pământul” fantomatic, cealaltă părea că se îndepărtează pe măsură ce *Hollyhock* înainta.

Fenomenul a avut loc în august 1974, în momentul în care *Hollyhock* părăsea arhipelagul Bahamas și pătrundea în apele Floridei. Deși coasta se afla la vreo cincizeci de mile, radarul a indicat o masă de pământ la zece mile în fața navei. Pata era mult prea impozantă ca să fie vorba de alt vas. Indicațiile radar erau identice cu cele pe care aparatul le furnizează când e vorba de pământ, numai că acesta de deplasa cu aceeași viteză ca cea a navei. Spre deosebire de cazul navei *Yamacraw*, echipajul navei destinat supravegherii balizelor și geamandurilor nu a văzut cu ochiul liber masa aceea misterioasă, indiferent ce era ea.

Chiar dacă aceste indicații ale radarului ar putea să se datoreze unei proaste funcționări sau unor condiții atmosferice neobișnuite, ele se pretează totuși la presupuneri. E posibil ca *Yamacraw* să fi intrat într-o pânză sulfuroasă provenind de la o erupție vulcanică submarină.

Deși nici unul dintre aceste două incidente nu a fost adus la cunoștința publicului de organele de informare obișnuite, este logic să credem că alte evenimente de acest gen, despre care nu se spune nimic deocamdată, au fost sau vor fi supuse unor investigații și analize științifice.

După spusele martorilor, formațiuni izolate de nori, ridicându-se pe un cer foarte senin, au fost observate și fotografiate de avioanele forțelor aeronavale aflate în patrulare, deși aceste fotografii nu au fost făcute cunoscute publicului iar autorii lor nu le-au putut vedea.

Jerry Osborn, care locuiește la Dallas, Texas, împreună cu alți unsprezece membri ai echipajului unui aparat P3-A, a fost martorul unui incident legat de doi nori semănând mai curând cu un vis nebulos (sau cu un coșmar) decât cu formațiunile

obișnuite de nimbo-cumulus. Jerry Osborn, care nu mai face parte din serviciul activ, este deci liber să se exprime după cum dorește. El își amintește cu claritate incidentul:

În ianuarie 1966 aveam gradul AX-3, tehnician specializat în lupta împotriva submarinelor, și baza noastră era la Kindley Field, în Bermude. Pe 16 sau pe 18 ianuarie mă aflam la bordul unui aparat care efectua o patrulare de rutină între Bermude și Porto Rico. Cred că era între unu și trei dimineața: noaptea era senină și condițiile de zbor excelente. Ne aflam la aproximativ patru sute de mile sud de Bermude, la o altitudine de aproximativ 1200 de metri.

Deodată, doi nori foarte ciudați au apărut la aproximativ cinci minute de zbor de locul în care ne aflam și cam la aceeași altitudine ca noi. Primul avea forma unui triunghi inversat cu o lungime de 75-100 m iar vârful intra în apă. Celălalt semăna cu o volută, foarte precis conturată, cu un diametru de aproximativ cincizeci de metri și se afla deasupra primului. Amândouă erau luminoase. Primul lucru care mi-a trecut prin minte a fost că cineva a trasat un nor în forma unui enorm cornet de înghețată cu vanilie, apoi a separat partea de sus de cornet.

Îl vedeam cu atât mai bine cu cât eram observator de cart și ocupam scaunul suprainălțat de la tribord. Totuși, nu mi-aș fi crezut ochilor dacă n-ar fi fost martori ai acestui fenomen și ceilalți membri ai echipajului. Cei doi nori stăteau suspendați în văzduh, în fața noastră, pe cerul pustiu.

Ne-am apropiat și am remarcat că spațiul dintre vultur și cornet măsoară aproximativ șase sute de metri și părea gol. Când am ajuns în apropiere, pilotul nostru a încercat să treacă printre cele două formațiuni, dar chiar în momentul în care amorsa manevra și în timp ce fotografiile noastre fotografiau acei nori atât de ciudați, un reflector extrem de strălucitor sau o rază a țâșnit din spațiul liber, a scotocit câteva secunde sectorul în care zburam și s-a oprit asupra aparatului nostru, străpungându-ne preț de vreo șase secunde cât a durat manevra avionului. Apoi pilotul nostru a rupt contactul. Voiam să ne îndepărtăm de acel fenomen, indiferent ce putea să fie. Când am ajuns la bază, comandantul de bord a înaintat raportul și toate fotografiile pe care le făcuse. N-am mai auzit niciodată despre ele. Întrebat în această privință, ofițerul nostru ne-a spus că superiorii nu-i spusese rău absolut nimic. Nu părea doritor să prelungească conversația pe această temă, totuși ne-a explicat că poate era vorba de recăderea unui aparat în atmosferă datorat unuia din lansatoarele noastre de sateliți. Această versiune putea să pledeze în favoarea formațiunii noroase, dar ea nu a explicat lumina puternică care provenea dintre cornet și vultur și care ne-a luat drept țintă un moment.

Navele, mai ales lentele nave-radio care traversează anumite părți din lume printre care și Triunghiul Bermudelor, au remarcat atmosfera ciudată și absența provizorie a păsărilor și a oricărei alte viețuitoare în diferitele sectoare ale acestei zone în cursul perioadei de întrerupere a comunicațiilor radio și a dereglării aparatelor electronice. În timpul acestor perioade, oamenii au descris marea ca fiind tulbure, părăsită de orice

formă de viață, fără păsările și peștii prezenți în mod obișnuit și au observat ridicându-se o ceață ușoară care devenea treptat din ce în ce mai groasă.

Experiența vasului pazei de coastă *Diligence* constituie un exemplu semnificativ de întrerupere a comunicațiilor radio în zona Triunghiului Bermudelor la sfârșitul anului 1975. *Diligence* făcea o anchetă asupra incendiului unui cargou când s-a pomenit lipsit de contact radio, de sonar și a eșuat pe bancurile de nisip ale insulelor Bahamas. Timp de o oră nu a putut nici să emită nici să recepționeze, cu excepția contactului cu o altă vedetă a pazei de coastă aflată în largul portului San Francisco, la 7200 km de acolo.

Nici un purtător de cuvânt al marinei sau al pazei de coastă nu a dat nici cea mai mică indicație din care să se poată presupune că în acea zonă se petrec evenimente insolite, cu excepția aberațiilor magnetice cunoscute. Totuși piloții forțelor aeronavale au tendința să pună la îndoială brevetul de normalitate acordat de autorități Triunghiului Bermudelor.

Nu putem să nu-i admirăm pe piloții solitari care patrulează în zonă la bordul unor avioane mici, deși cunosc din ce în ce mai bine renumele sinistru al triunghiului. În urmă cu câțiva ani, un pilot al forțelor aeronavale, de origine indiană, s-a pierdut în timp ce se afla în contact cu baza. Părea să fie confruntat cu dificultăți, dar nu a lansat nici un SOS, apoi a fost auzit cântând într-o limbă străină. Unul dintre prietenii lui, și el tot indian, a fost anunțat prin interfon și i s-a cerut să-și asculte camaradul. Atunci el a recunoscut „cântecul morții” pe care membrii anumitor triburi îl intonează înainte de a-și da sufletul. Avionul și pilotul au dispărut fără urmă și fără nici o indicație despre ceea ce ar fi putut să vadă sau despre ce anume îl făcuse să intoneze un cântec funebru.

Deoarece dispariția aparatelor de patrulare sau a avioanelor de antrenament nu este în general semnalată presei, este greu să se aprecieze cu certitudine procentajul de dispariții ale căror victime sunt aparatele trupelor aeronavale sau cele ale aviației militare ale SUA în Triunghiul Bermudelor.

Trebuie admis că anumite motive logice determină sursele oficiale să nu semnaleze presei incidentele, aparent fără legătură între ele, ale căror victime sunt unitățile marinei și ale pazei de coastă în zona Triunghiului Bermudelor. Printre aceste motive, am putea enumera următoarele:

1. Anumite incidente pot interveni nu departe de navele sau avioanele ce nu aparțin țărilor NATO și asta ar putea duce la complicații internaționale.

2. Alte necazuri referitoare la întreruperile comunicațiilor radio, modificarea direcției sau a planului de zbor ar putea să fie interpretate ca dovezi de incompetență.

3. Unele manifestări insolite par atât de fantastice încât menționarea lor este pur și simplu suprimată din jurnalele de bord, pentru că o relatare despre incident ar complica interminabil lucrurile și ar putea să devină mai importantă decât raportul misiunii inițiale. Exemplele care urmează sunt concludente.

În octombrie 1971, un elicopter al pazei de coastă, lângă Great Inagua, supraveghea o flotilă de traulere rusești și chineze, străduindu-se în același timp să dea de urma unui submarin neidentificat și a unui aparat zburător prea lent pentru a fi un avion și care se presupunea a fi un elicopter. Când s-a apropiat de observatori, aparatul acela ciudat a emis niște lumini puternice de aterizare, apoi a lovit apa și a explodat într-o orbitoare sferă de foc de un alb portocaliu și de o intensitate insuportabilă, absolut anormală pentru un incident de acest

gen. Chestionată, administrația aviației federale a recunoscut că un aparat – Constellation – fusese dat dispărut, dar fără să dea informații despre planul de zbor sau despre locul unde avusese loc explozia (deși locul exact fusese menționat într-un raport făcut de pilotul elicopterului), mergând până acolo încât să se lase să se înțeleagă că nu cunoștea nimic sigur despre existența aparatului cu pricina. Ulterior, ancheta începută de Comisia Națională de Securitate a Transporturilor Aeriene a fost abandonată și cazul clasat.

Uneori, rapoartele despre evenimente ce par supranaturale (cel puțin în ochii observatorului) sunt suprimate pe motiv că divulgarea lor ar duce la noi și delicate anchete, fără legătură cu misiunea propriu-zisă. Incidentul binecunoscut al aparatului *Alvin* DSRV (submarin de cercetare la mare adâncime) poate fi trecut la această rubrică.

La ce adâncime vă aflați când ați zărit monstrul?

Ne aflam la o adâncime de de aproximativ 1500 m și, în momentul acela, am coborât într-o falie, la aproximativ 100 m mai jos, la adăpostul unei mici cornișe. Ne lăsam în jos deoarece cablul pe care-l urmăream trecea dincolo de crevasă. Acolo l-am reperat. Mai întâi am remarcat mișcarea. Am crezut că ne deplasam de-a lungul cablului și am verificat deriva, dar mi-am dat seama că submarinul nostru stătea pe loc și că mișcarea provenea de la obiect. Am făcut submarinul să descrie un arc de cerc ca să pot vedea mai bine și am zărit cu stupefacție un corp lung prevăzut cu aripioare, un gât flexibil cu un cap care semăna cu cel al unui șarpe, cu doi ochi care priveau drept spre noi. Ai fi zis că era o șopârlă mare cu patru înotătoare. Apoi monstrul s-a ridicat, întorcându-ne

spatele, mai înainte de a fi avut timp să-l filmăm. Aparatele de filmat erau dispuse în așa fel încât să înregistreze imagini între cinci și opt metri în fața submarinului, iar animalul acela ciudat a dispărut mai înainte să fi avut timp să le reglăm.

Și ce-ați făcut?

Nu mi-a plăcut deloc întorsătura pe care o luau evenimentele și am urcat la suprafață. Nu reușeam să-mi cred ochilor, dar nu țineam deloc să întârzii în acel sector.

Ați făcut un raport asupra acestui incident?

Am vorbit despre el. Dar ce să spui când nu poți dovedi nimic? Aș fi fost întâmpinat cu hohote de râs.

Ați consemnat incidentul în jurnalul de bord?

L-am trecut pe un caiet, dar nu cred că incidentul a fost consemnat pe jurnalul de bord oficial. Am auzit că marina a suprimat tot ce-am raportat despre acest caz.

Acesta este singurul animal neidentificat pe care l-ați văzut cu ocazia scufundărilor pe care le-ați făcut?

Ei bine, se întâmplă să vezi umbre și forme mișcătoare, dar deseori e vorba de calmari enormi și ei de obicei fug de submarine. Am efectuat trei-patru sute de scufundări și a fost prima dată când am văzut un astfel de animal.

Doctorul Manson Valentine, care este deosebit de calificat pentru a identifica și desena animalele pentru faptul că este

doctor în zoologie precum și un artist desăvârșit, a schițat silueta unui plesiozaur și i-a arătat-o căpitanului McCamis, întrebând dacă seamăna cu monstrul. Căpitanul McCamis a răspuns imediat: „Da, este exact ceea ce am văzut.”

Se înțelege foarte bine că ofițerii însărcinați să țină la zi jurnalul de bord ezită să transcrie un raport care relatează despre existența unui monstru marin, mai ales când un astfel de eveniment nu are nici o legătură cu misiunea în sine. Totuși, alți reprezentanți ai faunei marine, de talie enormă, au reușit uneori să se strecoare în rapoarte, așa cum e cazul peștorului negru lung de zece metri observat de la bordul aparatului PX-15 *Ben Franklin* în timp ce acesta se deplasa lent în cursul unei scufundări submarine.

Același submarin *Alvin*, despre care am vorbit, a avut ocazia să se măsoare cu un alt specimen mai cunoscut al faunei marine – un pește-sabie. Acest animal belicos și-a înfipt sabia în aparat cu atâta forță încât a rămas cu ea prinsă între sfera de presiune și stratul exterior de spumă plastică care avea drept scop sporirea flotabilității. Peștele-sabie a murit din cauza urmărilor decompresiunii când *Alvin* a revenit la suprafață.

Existența unor monștri marini, actualmente neidentificați, care bântuie adâncurile oceanice și trăiesc uneori în grote sau fose așa cum se găsesc în Triunghiul Bermudelor, n-ar putea fi taxată drept fantezie. De altfel, acest lucru se va estompa din ce în ce mai mult pe măsură ce cercetările petroliere și activitățile submarine în general vor ajunge la adâncimi din ce în ce mai mari, punându-i pe observatori în contact direct cu forme de viață submarină necunoscute până acum.

Dar rapoartele care menționează fenomene insolite sau relatează despre întâlnirea cu specimene dintre cele mai ciudate ale faunei marine se vor izbi după toate aparențele de aceleași

probleme mai înainte ca ele să fie amintite în rapoartele oficiale. Atitudinea din trecut în această privință era de a explica tot ce era neobișnuit în termeni simpli, putând să fie înțeleși cu ușurință, iar când ceva rămânea prea inexplicabil, atunci era ignorat.

Cazul clasic al morții căpitanului Thomas Mantell, din aviația militară a Statelor Unite, survenită pe când urmărea de aproape un obiect zburător neidentificat este exemplul clasic al „explicației normale”.

La 7 ianuarie 1948, căpitanul Mantell a decolat de la Godman Field, Fort Knox, cu un aparat P-51 pentru a stabili identitatea unui obiect zburător de dimensiuni foarte mari zărit pe când survola Fort Knox, în cele mai bune condiții de vizibilitate, cu ochiul liber. Obiectul a fost descris de turn ca fiind un disc imens strălucitor și de Mantell în zborul lui ca „o masă metalică enormă”. Avionul căpitanului Mantell s-a prăbușit în timp ce pilotul, care a murit în accident, încerca să se apropie de obiect. Aparatul s-a distrus transformându-se într-o mulțime de fragmente. Bucățile de aluminiu, care nu măsurau mai mult de câțiva centimetri pătrați, erau ciuruite de găuri minuscule. La vremea aceea, aviația militară a explicat fenomenul pretinzând că Mantell părea să fi vrut să urmărească planeta Venus (rareori vizibilă în plină zi), apoi schimbase direcția pentru a se lansa la asaltul a unui balon (sau a două baloane). Nemaiavând oxigen, pilotul leșinase și amorsase o cădere mortală. Despre fragmentele ciudate ale epavei nu s-a dat nici o explicație.

Același gen de explicație normală, ușor de înțeles (deși greu de admis) a fost furnizat de aviația militară și pentru lămurirea unui accident petrecut în zona Triunghiului la 9 martie 1957. Un aparat Douglas DC-6A – avion de linie aparținând

companiei Pan Am, având drept comandant de bord pe Mathew Van Winkle – se apropia de Miami pe la nord pentru a ateriza. Comandantul a remarcat atunci o lumină puternică apropiindu-se cu mare viteză (a crezut că era vorba de un avion cu reacție) care se pregătea să-i taie calea. Când aparatul s-a apropiat, i s-a părut circular, extrem de strălucitor și nimbă de o lumină verzuie. Comandantul Van Winkle a înțeles că menținând direcția șocul va fi inevitabil. A luat repede altitudine, apoi a recoborât, ceea ce a provocat o anumită panică printre pasageri, dintre care câțiva au fost ușor răniți.

Ancheta asupra acestui incident făcută de aviația militară și de Comisia Aeronautică Civilă a avut în vedere câteva posibilități, precum avion cu reacție (n-a existat nici unul în zonă), siaj de rachetă (în ziua aceea nu s-a făcut nici o lansare) și, în sfârșit, a pretins că Van Winkle visase, deși echipajele altor câteva avioane au observat și ele același obiect strălucitor. Ultima concluzie a fost că Van Winkle văzuse pur și simplu o stea căzătoare!

Procedeu obișnuit constă în cenzurarea informației sau cel puțin păstrarea unei tăceri prudente în legătură cu ea, și acest lucru în interesul publicului. Acest mutism nu are nici o legătură cu cel pe care e bine să-l adopți pe timp de război. În intenția de a păstra secretă explozia primei bombe atomice de la Alamogordo, înaltul comandament pregătise un comunicat pentru presă în care se spunea că deflagrația, vizibilă pe o rază de 250 km, provenea pur și simplu de la „explozia unui depozit de muniții”. Această explicație poate fi considerată ca unul dintre cele mai mari eufemisme ale istoriei. Din când în când, la producerea unor incidente inexplicabile, o cenzură eficientă funcționează cu discreția unui zăvor bine uns.

Totuși, militarilor cu grad mare li se comunică informații referitoare la unele incidente neobișnuite, considerându-se

după toate aparențele că e bine ca unii dintre ei să le cunoască. Aceste informații sunt însoțite de avertismente destul de amenințătoare care le impune ofițerilor să nu discute despre problema respectivă decât în cazul serviciului.

Un raport de acest gen, provenind chiar din partea aviației militare, a circulat în 1960 în cadrul anumitor unități radar și de transmisiuni. Raportul se referea la un zbor de încercare al aparatului F-101, care ar fi avut loc în mai 1960 la baza aeriană Edwards din California. Conform acestui raport, avionul, pilotat de un comandant al aviației militare, era urmărit de radar pe când se întorcea la bază după ce-și îndeplinise misiunea. Deodată, pe ecran a apărut un disc mare deasupra imaginii avionului. Apoi avionul a fost văzut cum se ridică și se confundă cu discul acela mare, de parcă aparatul F-101 ar fi fost răpit de obiectul neidentificat. După care obiectul a dispărut. Imediat au fost întreprinse cercetări pentru găsirea aparatului, dar zadarnic. Acestea au încetat a doua zi dimineață când avionul dat dispărut și-a făcut apariția, pilotat în continuare de același comandant care părea tulburat și încurcat. Pilotul a declarat că fusese răpit împreună cu avionul și dus în *interiorul* unui OZN imens, unde a fost interogat de niște umanoizi care s-au arătat foarte interesați de avionul de încercare. Conform raportului său, comandantul a fost eliberat după vreo zece ore și atunci se întorsese la bază. Înaintea „capturării” sale mai avea destul combustibil pentru douăzeci de minute de zbor și a regăsit aproape aceeași cantitate în rezervor când a părăsit OZN-ul. A consumat numărul de litri obișnuiți pentru apropierea de bază și aterizare, de parcă cele zece ore în care fusese dispărut n-ar fi intrat la socoteală. După raportul său preliminar, comandantul a fost trimis în pavilionul psihiatric al spitalului militar, apoi transferat într-un loc mai discret unde nu a mai primit nici o

scrisoare. Toți cei care participaseră într-un fel oarecare la acest zbor sau aflaseră de el, inclusiv cei care citiseră raportul, au fost amenințați de ofițerii superiori din cadrul serviciului de siguranță cu măsuri riguroase, amenzi și închisoare în cazul în care ar încălca secretul miliar vorbind de acest caz.

Actualmente, acest gen de rapoarte nu mai circulă și a fost pus la punct un control foarte strict al rapoartelor în care se amintește despre incidente insolite. Această măsură a fost luată pentru a se împiedica propagarea informațiilor despre evenimente neobișnuite, ca cele care au avut și au și acum loc în Triunghiul Bermudelor. E vorba de evenimente care cuprind – în ceea ce privește acest sector – observarea unor OZN-uri în aer, sub apă, pe când intră în valuri sau ies, precum și participarea activă a unui OZN, submersibil când e cazul, la manevrele marinei Statelor Unite în largul insulei Porto Rico în 1963. Observatorii au determinat că aparatul acela submarin, care s-a scufundat la o adâncime de opt mii de metri, se deplasa cu o viteză de două sute de noduri.

Dovezi ciudate și poate semnificative ne sunt furnizate de astronautii care au observat obiecte zburătoare neidentificate cu ocazia majorității expedițiilor Gemini și Apollo, OZN-uri cărora controlul de la sol le urmărea perfect evoluția. Poate că și asta ne va aduce unele lămuriri despre scopurile acestor aparate misterioase.

Astronautul James McDivitt a fotografiat un OZN din interiorul lui Gemini 4; Frank Borman și James Lovell, aflați la bordul capsulei spațiale Gemini 7, au observat în detaliu două OZN-uri în formă de ciupercă, echipate cu un sistem de propulsie deosebit de eficace, pe care a reușit să le fotografieze; la fel s-au întâmplat lucrurile și cu James Lovell și Ed Aldrin, aflați la bordul lui Gemini 12. Astronauții Borman și Lovell de

pe Apollo 8 și Stafford și Young de pe Apollo 10 au fotografiat și ei OZN-uri în timp ce se aflau pe orbită și pe traseul de întoarcere. Apollo 11 a fost urmărit aproape până la Lună. (Edwin Aldrin a reușit să fotografieze două dintre aparatele urmăritoare.) Un OZN a însoțit Apollo 12 la punerea sa pe orbită în jurul Lunii.

Aceste OZN-uri însoțitoare nu trebuie să fie totdeauna trecute în categoria unor observatori nevinovați. Maurice Chatelain, savant francez care a lucrat multă vreme cu NASA, a emis ipoteza (în lucrarea sa *Strămoșii noștri veniți din Cosmos*, 1975) conform căreia explozia misteroasă a rezervorului de oxigen al navei Apollo 13 poate să fi fost cauzată în mod voluntar de un OZN, din motive necunoscute, poate pentru ca misiunea să nu fie îndeplinită.

Sigur, este posibil ca aceste OZN-uri, zărite de atâtea ori, să nu fie decât niște rămășițe deplasându-se prin spațiu sau asteroizi, dar trebuie să recunoaștem că opiniei publice i se ascund multe informații despre ele.

Nu e cazul să trecem această constatare la rubrica unui „Watergate” cosmic sau de altă natură, când e clar că e vorba de reticența serviciilor oficiale de a admite că niște forțe insolite acționează în Triunghiul Bermudelor. Asta însoțită și de teama naturală a indivizilor de a-și compromite promovarea sau credibilitatea dacă ar menține rapoartele inițiale despre aceste incidente inexplicabile.

Ar fi zadarnic să așteptăm din partea companiilor de aviație, care asigură transportul de pasageri sau de marfă, lansarea altor teze decât cea a unor variații atmosferice bruște care ar putea să intervină în limitele Triunghiului. Nu trebuie să fim surprinși nici de faptul că serviciile oficiale nu atribuie absența totală a epavelor, a materialului de salvare sau a petelor de ulei decât

unor curenți și repetând obișnuita informație ilară: „Oceanul e imens.”

Totuși, anumite elemente de securitate sau de disimulare legate de cea mai celebră dintre disparițiile produse în Triunghiul Bermudelor, cea a Zborului 19, îi fac pe unii cercețatori, precum și pe diferiții membri ai familiilor celor dispăruți, să creadă că după acest incident a fost aplicată o cenzură dintr-un motiv cel puțin ciudat și surprinzător.

Pentru a explica dispariția bombardierelor Avenger au fost avansate multe motive, mai ales cel al dezorientării avionului din față care, urmat de celelalte, a zburat în direcția est deasupra oceanului până la epuizarea carburantului, după care a urmat prăbușirea în valuri, fără a lăsa în urmă epave, supraviețuitori, plute sau urme de ulei. Dispariția aparatului Martin Mariner a găsit o explicație foarte potrivită prin faptul că o rachetă fusese observată pe cerul nocturn de echipajul navei *SS Gaines Mills*, cargou care naviga în zonă.

Ancheta asupra Zborului 19 a fost clasată multă vreme apoi, în 1964, după aproape nouăsprezece ani de la eveniment, marina a publicat un buletin pentru a răspunde la întrebările pe care le punea publicul în legătură cu această dispariție faimoasă. În acest comunicat oficial se declară că dovezile privitoare la pierderea aparatelor „... sunt insuficiente pentru a determina cu exactitate ce anume s-a întâmplat. Nu s-a mai auzit niciodată de acele avioane și nu s-a mai găsit nimic din ele...”

Totuși, este interesant de remarcat că mai multe incidente petrecute la vremea aceea lasă să se presupună că s-ar fi putut să existe supraviețuitori, că aceștia ar fi fost găsiți lângă coastă sau chiar pe uscat și că ar fi putut face obiectul unor acțiuni de salvare care n-ar fi fost făcute publice.

Îl cităm pe Sal Macedonia, actualmente domiciliat la Madison, New Jersey, fost operator radio la bordul vasului USAT *Ernest J. Hines*, care, printr-o extraordinară coincidență, a făcut o fotografie a bombardierelor în timpul ultimului lor zbor, în momentul în care nava lui părăsea portul. După câteva ore, Sal Macedonia avea să afle prin aparatul radio de la bord că se întreprindea o operațiune de căutare și salvare pentru găsirea a cinci avioane și și-a dat seama că era vorba de cele pe care le fotografiase. În ziua de 5 decembrie, pe la orele nouă seara, a recepționat un apel slab din sectorul cercetărilor, doar la câteva mile de coasta Floridei, neidentificabil ca SOS. A avut impresia că apelul venea de la o mică ambarcațiune, deși ar fi putut să fie emis și de un avion căzut în apă. Sal Macedonia a semnalat acest lucru, dar nu s-a ținut cont de el „pentru că ofițerul de cart nu a vrut să-l trezească pe comandant”, și s-a considerat că aparatele de salvare recepționaseră și ele semnalul.

Alte relatări, făcând caz de posibili spravițuitori aflați pe uscat, au venit din diferite surse și menționau niște rachete verzi și uneori roșii zărite de piloți aflați în zbor (aparate ale companiilor Pan American și Eastern Airlines) și un șofer de autobuz în noaptea dispariției. Rachete de semnalizare au fost reperate în diferite locuri, mai ales în regiunea mlăștinoasă Everglades, sector învecinat cu Fort Myers și Florida centrală.

Pe de altă parte, dacă ținem cont de faptul că cercetările intensive au fost abandonate la 10 decembrie, adică numai la patru zile după ce bombardierele dispăruseră, se poate admite că între timp se descoperise un element care justifica suspendarea operațiunilor.

Văduva comandantului Power, citată în revista *Saga* („The Greatest Mystery of the Bermuda Triangle”, [Cel mai mare

mister al Triunghiului Bermudelor], de Kenneth Woodward) mărturisește că are sentimentul că victimele Zborului 19 nu sunt morți, nici nu au dispărut de pe fața pământului, și că unii dintre ei pot încă să supraviețuiască la ora actuală. Ea își bazează spusele în parte pe propria intuiție, în parte pe durata scurtă a cercetărilor în ciuda semnalelor zărite și a celor relatate despre o ofertă a indienilor seminoli din regiune, care propuneau să participe la căutări și care fuseseră refuzați, precum și pe alte documente conform cărora niște supraviețuitori ar fi fost descoperiți pe coasta Floridei de către un serviciu oficial și duși la un spital militar de pe coasta de vest a Statelor Unite. Ani în sir, Joan Powers s-a străduit să ajungă la sursa acestor zvonuri, dar totdeauna s-a izbit de un zid de tăcere din partea autorităților. Teoria ei referitoare la unii posibili supraviețuitori și opoziția întâlnită la încercările ei de a obține informații complementare se pretează la presupuneri.

„După părerea mea, a declarat Joan Power, echipajele au zărit ceva deasupra Triunghiului Bermudelor, ceva care le-a dereglat instrumentele, ceva care l-a speriat atât de tare pe locotenentul Taylor încât acesta n-a vrut ca locotenentul Cox [căruia locotenentul Taylor i-a cerut prin radio: «Nu pleca în căutarea mea!»] să-și riște viața. Ceva pe care, poate din motive de siguranță națională, marina refuză în continuare să-l facă public...”

Când purtătorii de cuvânt ai organizațiilor oficiale răspunzătoare pe plan regional de securitate și informații în acel sector au fost întrebați despre prezența posibilă a unor forțe insolite în Triunghiul Bermudelor, răspunsurile lor, după cum ne putem aștepta, s-au adăpostit tot timpul în spatele unei tăgăduiri prudente sau a ironiei.

Paza de coastă propune o circulară despre Triunghiul Bermudelor al cărei prim paragraf spune că e vorba „de o zonă

imaginară”, iar cele câteva rânduri care urmează îi stabilesc limitele, cu siguranță pentru cazul în care n-ar fi imaginară. Administrația federală a aviației califică pretinsul mister drept „prostii”, dar recunoaște că te lovești de anumite probleme specifice când survolezi regiunea și crede că dispariția unor avioane este provocată de „tornade neutre” – mici tornade în centrul unor „ploi de furtună inofensive” – adăugând poate astfel încă un element misterului.

Nici Marina Statelor Unite, nici aviația militară nu recunosc oficial sectorul ca o zonă periculoasă, opinie pe care mulți piloți o dezminț. Funcționarii din serviciul național pentru condițiile oceanice și atmosferice nu sunt chiar atât de siguri ca celelalte organisme oficiale de inexistența Triunghiului. Un purtător de cuvânt al NATO, citat în revista *Newsweek* din 16 decembrie 1974, remarcă: „În ciuda eforturilor făcute de aviația militară, marina și paza de coastă ale Statelor Unite, nici o explicație rațională nu a fost formulată până azi în privința disparițiilor înregistrate în această zonă.”

Cu titlu individual, oceanografi, meteorologi, cadre din companiile de aviație și savanți se arată mai direcți.

Gene Dubois, de la compania Eastern Airlines, apărând poziția conform căreia companiile de aviație nu recunosc zona, declară că e vorba pur și simplu de „gustul pentru senzațional și prostie”. Isaac Asimov, om de știință și scriitor, crede „că nu există nimic esențialmente neexplicabil, că există doar fenomene care rămân neexplicate și așa vor rămâne poate pentru că nu avem datele care ar permite explicarea lor...” Claes Rooth, oceanograf de la universitatea din Miami, afirmă că nu are cunoștință „de nici un caz sprijinit de probe în care să am nevoie de un mare efort de imaginație pentru a găsi o explicație naturală și normală”.

Se constată totuși un anumit efort de imaginație din partea observatorilor sceptici în privința evenimentelor din Triunghiul Bermudelor pentru a explica un anumit număr de dispariții care n-ar putea fi explicat altfel.

Unul din modurile de a găsi o explicație naturală disparițiilor de nave în zonă constă în a spune că acestea se datorează întâlnirii și coliziunii cu niște monștri la fel de acceptabili ca balenele. Arhivele navale dovedesc că un anumit număr de ambarcațiuni – mari sau mici – au fost scufundate deseori de cetacee.

Essex, o balenieră mare, s-a dus la fund lângă ecuator la 20 noiembrie 1820 după ce a fost lovită de un cașalot de douăzeci și șapte de metri, infuriat de faptul că era urmărit și de harpoanele înfipite în spatele lui. Mai recent, o altă navă, mergând de la Rio la Copenhaga, și câteva iahturi dintre care unul condus de Douglas Robertson iar altul de Maurice Bailey, au fost scufundate în urma ciocnirii cu balene, fie că a fost vorba de accidente, de atacuri neprovocate sau dintr-o lovitură amicală din partea animalului care ar fi putut să-și imagineze că coca vasului nu era altceva decât un cetaceu gigantic.

Pe lângă ciocnirile și naufragiile provocate de monștrii marini, ameteți sau ostili, dar totdeauna *identificabili*, s-a emis deseori părerea conform căreia nave sunt deseori lovite de alte nave fără ca ele să-și dea seama. Totuși, deși această teorie s-ar putea aplica velierelor, ea n-ar putea explica dispariția unor cargouri lovite de alte nave mari, care cu siguranță că n-ar putea să treacă neobservate.

Numeroase reviste au publicat articole care neagă sau susțin conceptul de Triunghi al Bermudelor.

Cu toate acestea nu se poate vorbi de un consens general în rândul oceanografilor, oamenilor de știință, autorităților

guvernamentale în privința evenimentelor din Triunghiul Bermudelor. Un guvern cel puțin, cel al statului Grenada, situat acolo unde altădată erau Antilele Britanice, a luat o poziție categorică în ceea ce privește Triunghiul prin intermediul primului ministru, care a pronunțat un discurs în fața Adunării Generale a Națiunilor Unite.

Cu ocazia acestei alocuțiuni, doctorul Eric Gairy, primul ministru al Grenadei a spus:

Trebuie să vină momentul când Organizația Națiunilor Unite va trebui să se aplece în mod serios asupra cercetării psihice și să înființeze un serviciu sau birou care să-i fie consacrat... precum și ignoranța omului față de anumite aspecte ale mediului inconjurător din imediata sa vecinătate și, încă și mai mult, față de eul său ezoteric sau interior, precum și față de diferitele fenomene care continuă să pună în încurcătură ramurile cele mai avansate ale științei... „Triunghiul Bermudelor” e doar un exemplu... Cunoașterea pusă la îndemâna omului prin cercetarea psihică ar putea foarte bine să facă din el stăpânul absolut al lui însuși și al împrejurărilor, nu supusul și, în anumite cazuri, sclavul lor”.

Această menționare neașteptată a Triunghiului Bermudelor în cursul unei adunări generale a Națiunilor Unite a fost foarte mult comentată de presa din lumea întreagă. Unele articole au spus că primul ministru ceruse Națiunilor Unite să elucideze misterul Triunghiului Bermudelor pentru a „evita ca oamenii să devină în continuare sclavii unor împrejurări ieșite de sub controlul lor”, ceea ce ar putea fi luat drept o aluzie la forțele extraterestre sau entitățile din interiorul Triunghiului.

Acum când misterul Triunghiului a fost adus la cunoștința lumii întregi, poate că nu întâmplător marina Statelor Unite se gândește la un proiect de colaborare cu cea sovietică în vederea unor cercetări asupra aberațiilor magnetice, a curenților oceanici și a talazurilor neregulate de pe fund, despre canalele submarine și apariția bruscă a unor furtuni magnetice în sectorul Oceanului Atlantic care corespunde cu zona Triunghiului.

Proiectul se numește Polymod.

În sfârșit, mai există o probabilitate conform căreia forțele din această zonă ar activa de sute – chiar de mii – de ani și că ar exista o legătură între misterul disparițiilor de nave și avioane și un alt mister care obsedează omenirea de milenii: dispariția legendară a unui continent.

V.

ATLANTIDA ȘI TRIUNGHIUL BERMUDELOR

Atlantida, un imperiu scufundat a cărui legendă s-a perpetuat de-a lungul timpului, poate zace azi în Triunghiul Bermudeilor, victimă posibilă, într-un trecut îndepărtat, a aceluiași forțe violente care se dovedesc de temut și în zilele noastre.

După cum fizicienii, meteorologii, autoritățile civile și militare neagă în general existența unui fenomen în Triunghiul Bermudeilor, tot așa și oceanografia și arheologia continuă să nu țină cont de noile descoperiri făcute în zonă care ar indica totuși prezența unei civilizații scufundate.

Puțini dintre noi ignoră conceptul de civilizație pierdută. Aceasta ar fi existat pe un continent sau pe niște insule mari actualmente scufundate în Oceanul Atlantic. Această legendă a fost păstrată vreme de milenii de Platon și de alți cronicari ai Antichității pentru cei mai imaginativi dintre noi, cu toate că a fost ținta ironiei criticilor și scepticilor.

Această controversă, care durează de cel puțin două mii cinci sute de ani și a constituit subiectul a peste douăzeci și cinci de mii de lucrări și al unei mulțimi de articole în majoritatea limbilor lumii, persistă și în zilele noastre, stârnind ceartă între oamenii de știință din diferite locuri ale planetei, care încearcă să dovedească că au descoperit o civilizație anterioară, și alți savanți care se străduiesc să le spulbere afirmațiile.

Expedițiile sondează oceanele și mările interioare, deșerturile care într-o anumită vreme au fost mări, insulele,

resturile unor reliefuli muntoase azi înghițite de ape, piscurile unde supraviețuitorii unor cataclisme poate că și-au găsit refugiu când valurile uriașe se rostogoleau peste pământ, precum și suprafețele înghețate de la Polul Nord și Polul Sud care constituiau niște zone cu climat temperat unde viața era posibilă înainte ca ele să se fi deplasat până la poziția lor actuală.

Atlantologii, adică cercetătorii preistoriei, arheologii sau exploratorii au „localizat” imperiul dispărut în diferite puncte ale globului. Luând în considerare un evantai de două sute șaizeci și cinci de cercetători care s-au ocupat de această problemă, descoperim opinii foarte diferite. Patruzeci și șase dintre ei sunt convinși că Atlantida nu a existat niciodată; o sută treizeci și unu o plasează în diferite alte locuri decât în Oceanul Atlantic (unul dintre ei o situează pe Venus!), în timp ce nouăzeci și opt consideră că Atlantida se află acolo unde pretindea Platon că este, adică pe fundul Oceanului Atlantic.

Platon, care a descris Atlantida cu multe detalii în *Timeu* și *Critias*, a fost la vremea lui acuzat că a inventat o poveste frumoasă și că s-a străduit s-o facă mai interesantă declarând-o adevărată, atribuind relatarea lui Solon, înțeleptul atenian, care ar fi stat de vorbă despre acest subiect cu niște preoți egipteni cu ocazia uneia dintre călătoriile sale. După spusele lui Platon, acești preoți erau încă în posesia unor cronici despre Atlantida gravate pe coloanele și zidurile templului lor din Sais. Bunicul lui Platon auzise relatarea chiar din gura lui Solon.

Platon a identificat Atlantida și vârsta acesteia în termeni care, deși sunt cei din epoca Greciei antice, ne fascinează și azi. Platon ne spune: „... În această insulă Atlantida se formase o mare și minunată putere de regi; ea domina întreaga insulă precum și multe alte insule (din Oceanul Atlantic) și unele părți din continent... În partea asta a Coloanelor lui Hercule

(Gibraltar), puterea lor se întindea asupra Libiei până spre Egipt, iar în Europa până la Tyrenia (Italia)... Bogățiile posedate de urmașii lui Atlas erau de o abundență așa cum n-a mai existat până azi și cum nu va mai exista niciodată... Toate templele erau pe afară învelite în argint... iar acroterele erau îmbrăcate în aur... tavanul era tot din fildeș cu ornamente din aur, argint și oricalc... În privința arsenalelor, acestea erau pline de trireme perfect echipate... Acest amplasament era populat de un popor care avea casele înghesuite unele în altele; gurile canalelor precum și cel mai mare port erau pline de ambarcațiuni și de negustori care veneau de peste tot... Pe de altă parte, în privința animalelor, se oferea destulă hrană celor domesticate precum și celor sălbatice. Rasa elefantină era foarte numeroasă...”

După spusele lui Platon, aceste locuri încântătoare au avut parte de un sfârșit brusc: „... Dar, în vremurile care au urmat, au avut loc cutremure de pământ violente și cataclisme; pe durata de o zi și o noapte cu adevărat funeste... insula Atlantida s-a scufundat în ape și a dispărut...”

Relatarea detaliată despre Atlantida, așa cum ne-a furnizat-o Platon se consideră a fi fost verificată ulterior de către el și unii dintre discipolii lui care s-au dus la Sais. De atunci, ea a fost confirmată de vechile legende și obiceiuri ale multor popoare, de referirea universală la un potop din care ar fi scăpat doar câțiva aleși, de similitudinile lingvistice care ar fi inexplicabile fără un oarecare contact și de scrieri precolumbiene care se regăsesc de cele două părți ale Atlanticului, care fac aluzie la un continent sau la niște insule mari din acest ocean de unde ar fi plecat civilizația care a ajuns în Europa, în Mediterană, în Orientul Mijlociu și în Americi. Tradițiile unui continent pierdut și ale unui contact cu o civilizație anterioară au rămas atât de vii în Europa și în Americi, încât atunci când

spaniolii și-au întreprins explorările lor transoceanice, ei se așteptau să întâlnească vestigiile Atlantidei pe drumul care ducea la un nou continent, în timp ce aztecii și alte popoare din America sperau în apariția unor oameni albi, sau zei albi, care vor reveni în cele din urmă de pe pământul pierdut de unde se trăgeau și pe care numeroase națiuni americane îi mai numesc și acum „aztlani”.

Similitudinea de nume de care se foloseau popoarele din antichitate pentru a denumi o insulă înghițită de apele Oceanului Atlantic, un paradis pierdut, sau un loc de unde civilizația s-a răspândit în lumea întreagă, este un factor care contribuie puternic la sprijinirea teoriei conform căreia un astfel de pământ ar fi existat, fără să aducă totuși o dovadă de netăgăduit.

Tabelul de la sfârșitul capitolului subliniază puterea unui nume și perpetuarea lui în istorie, legende și conștiința popoarelor antice care au trăit în jurul oceanului Atlantic, și chiar foarte departe de coastele lui, vreme de milenii. Deși nu cunoaștem numele pe care atlanții îl dădeau pământului lor, incidența sunetelor reprezentate de literele A, T, L și N merită să fie semnalată.

Un element suplimentar ce reamintește de imperiul maritim care a fost înghițit de ape îl constituie sunetul *atl* – „apă” – pe care îl întâlnim atât în azteca veche precum și în berbera din Africa de Nord, ba chiar se poate releva o indicație a numelui de „pământul dinaintea potopului” din Biblie, gândindu-ne la numele *Ad-am*, care îl denumea pe primul om sau poate prima rasă civilizată.

Amintirea persistentă a acestui pământ înghițit de ape s-a perpetuat de-a lungul timpului și a îndemnat la numeroase explorări oceanice, cu atât mai mult cu cât unele hărți din Evul

Mediu, copiate după cele din Antichitatea greacă, mai arătau încă Atlantida sau Antilla în partea occidentală a oceanului.

Pe de altă parte, un fragment din relatarea lui Platon se potrivește în mod special insulelor din Triunghiul Bermudelor – insulelor Bahamas și Antila - și ea a influențat expediția lui Columb plecat să descopere o lume nouă. Descriind locul unde se afla Atlantida, Platon se exprimă astfel:

... această mare îndepărtată putea fi trecută atunci (nouă mii de ani înaintea epocii lui Platon); acolo se afla o insulă, în fața canalului pe care-l numiți Coloanele lui Hercule. Această insulă era mai mare decât Libia (Africa de Nord) și Asia (Orientul Mijlociu) împreună. De acolo navigatorii aveau posibilitatea să treacă spre alte insule, și de pe aceste insule pe un întreg continent situat în față și care înconjoară această mare îndepărtată, marea adevărată. Căci aici, dincoace de canalul despre care vorbim, se pare că nu e decât o radă cu o trecere îngustă (Mediterraneană). Iar marea adevărată e de cealaltă parte, și pământul care o înconjoară are cu adevărat dreptul să poarte numele de continent...

Această referire la existența unui continent de cealaltă parte a Atlanticului, cu două mii de ani înainte de Cristofor Columb, amintește, dacă mai era nevoie, de credința întreținută în Antichitate și Evul Mediu. Ea va constitui un fel de incurajare pentru marele navigator, care a studiat cu ferveare opera lui Platon, ca și corespondența cu un erudit care i-a spus că probabil își va putea aproviziona flota în una din insulele care au supraviețuit scufundării Atlantidei. În relatarea lui Platon se întâlnește referirea la „alte insule”, care indică un șir de zone

mari de pământ în fața continentului american. Aceste insule, pentru a ne conforma mai exact descrierii lui Platon, ar trebui să fie mai întinse și mai numeroase decât cele care există actualmente.

În această privință este bine să amintim că Platon se referea la o perioadă relativ exactă a trecutului și, indiferent de precizia informațiilor sale despre Atlantida, rămâne surprinzător faptul că a descris niște insule în largul unui continent după toate aparențele necunoscut.

Mai trebuie notat și faptul că, în epoca evocată de Platon, Oceanul Atlantic cuprindea suprafețe de pământ infinite mai mari, insule importante care au fost fie acoperite de apă, fie foarte mult erodate, și zone de coastă care avansau mult mai mult în Atlantic. Oceanul era atunci cu aproximativ trei sute de metri mai puțin adânc decât în zilele noastre, întrucât apele provenind din topirea ghețurilor celei de a treia glaciațiuni nu ridicaseră încă nivelul mărilor. Zone vaste, actualmente acoperite de apă, formau pământuri de coastă și insule mari legate între ele prin istmuri.

Ridicarea apei este foarte ușor sesizabilă în Triunghiul Bermudelor, mai ales în sectorul foarte întins al bancurilor submarine din Bahamas și Florida cu marile lor grote – găurile albastre. Structura lor demonstrează că au existat *deasupra* nivelului apei și asta vreme de milenii.

Un indice concludent al evoluției apelor este prezența stalactitelor și stalagmitelor în găurile albastre (concrețiuni formate de picăturile care cad din tavanul grotelor numai când acestea se află deasupra apei), a formațiunilor coraliene la o adâncime relativ importantă (coralul se formează în general aproape de suprafață), descoperirea unor vaste plaje submarine (plajele sunt formate de valurile care se sparg pe țărm) și

sondajele făcute în Caraibe care au permis să se scoată la suprafață eșantioane de granit pirogen care indică o prăbușire continentală.

Sondajele submarine întreprinse în preajma insulelor Azore indică și ele o creștere considerabilă a nivelului apelor sau o prăbușire a fostelor zone terestre, mai ales prin descoperirea de tachilit vitros. Prezența tachilitului, lavă bazaltică, este semnificativă prin faptul că, pentru a fi vitroasă și nu cristalină, ea trebuie să se răcească la suprafața apei. În fiecare caz, lava fusese aruncată la suprafață cam cu cincisprezece mii de ani în urmă.

Dacă apreciem ridicarea nivelului apelor la aproximativ trei sute de metri, ținând cont de variațiile și mai importante cauzate de erupțiile vulcanice în timpul urcării brutale a apei, ne putem foarte bine imagina forma pământurilor occidentale ale Atlanticului în urmă cu douăsprezece mii de ani. Bancurile din Bahamas erau probabil la suprafață, pământuri întinse cu golfuri imense, așa cum e azi Limba Oceanului și canalul Exuma, precum și treceri ca șenalul Providence. Cuba și Antilele erau cu siguranță mult mai întinse în timp ce anumite insule comunicau între ele prin istmuri. Actualmente, numai piscurile munților scufundați mai străbat la suprafață.

Florida se prelungea probabil în Atlantic spre est și se întindea foarte departe spre vest în Golful Mexicului. Litoralul oriental al Floridei, la Long Island, avansa probabil cu 120-160 kilometri mai departe în ocean decât în zilele noastre; râul Houdson se prelungea între strâmtori enorme, actualmente scufundate, înainte de a se vărsa în ocean. Mai departe, Bermudele trebuie să fi fost o insulă mare ale cărei bancuri actuale și unii din contraforții submarini ieșeau la suprafață, în timp ce coastele avansau de-a lungul reliefului pe care îl putem

vedea în zilele noastre. Spre sud, de partea euro-africană a Atlanticului, actuala insulă Madera și insulele Canare erau cu siguranță mult mai mari decât azi, și se poate ca insulele Canare să fi fost atunci legate de coasta Africii. Spre centrul oceanului, zonele de pământ relativ restrânse care formează Azorele reprezentau cu siguranță un șir de insule și de golfuri acoperind o suprafață mai mare decât cea a Japoniei și se situau pe platoul Azorelor de-a lungul crestei mediane a Atlanticului.

Între Azore și Bahamas, și prelungindu-se până în nordul Bermudelor, se întinde Marea Sargaselor, o masă ciudată de apă nemișcată, împresurată de ocean, caracterizată prin alge plutitoare pe toată suprafața, sargasele. Acestea poate că provin din vegetația terestră, care s-a adaptat și a continuat să crească după scufundarea litoralului.

Teoria existenței imperiului atlant în Oceanul Atlantic se bazează pe faptul că numeroase zone, actualmente scufundate, se aflau înainte la suprafață, iar alte sectoare erau acoperite de ape, cum o dovedește cazul Saharei unde s-au găsit scoici și fosile marine. Dar legendele și tradițiile care susțin că omenirea a constituit într-o anumită epocă un imperiu maritim pe insulele și arhipelagurile Atlanticului, ale cărui ape poate că acoperă în zilele noastre orașe, temple, palate cu acoperișuri de aur, porți și ziduri mari, rămâne o presupunere atâta vreme cât vestigiile acestor construcții nu au fost descoperite.

Istoricii și arheologii sunt prea puțin înclinați să creadă în existența Atlantidei într-o epocă oarecare și, în consecință, această legendă a devenit ținta disprețului din partea savanților.

Acest punct de vedere poate fi înțeles într-o anumită măsură. Căci, dacă existența unei puteri maritime mondiale ca Atlantida ar fi stabilită, istoria ar trebui să fie rescrisă și începuturile civilizației date înapoi cu mai multe milenii înaintea primelor

culturi admise, precum cea a egiptenilor, a sumerienilor și a babilonienilor, precum și a primelor popoare mediteraneene care s-au aventurat pe mare.

Acest punct de vedere al oamenilor de știință și al erudiților pare a fi sprijinit de faptul că, până în timpurile din urmă, anii de cercetări consacrați atlantiilor nu dezvăluiseră nici o urmă tangibilă de ruine sub ocean în afară de orașe, ziduri și drumuri în adâncurile maronii și roșiatice, zărite de avioane sau chiar de ambarcațiuni de pescuit. Acestea erau în general întrezărite în condiții deosebite, când apele erau anormal de limpezi, dar mai târziu nu mai puteau fi regăsite.

Unele relatări au fost puse pe seama imaginației piloților iar mutismul pescarilor pe seama faptului că nu le place să divulge ce au observat, mai ales în zonele de coastă. Pe unele din insulele Atlanticului și pe coastele orientale ale Americilor s-au găsit ruine care nu corespund cu caracteristicile culturale ale locurilor. Aceste vestigii au fost atribuite în general fenicienilor din Antichitate (care păstrau cu strictețe secretul călătoriilor lor în Atlantic), sau altor exploratori precolumbieni.

Doctorul Maurice Ewing, oceanograf celebru, își exprimă părerea despre Atlantida referindu-se la propria lui experiență. După ce spune că a explorat vreme de treisprezece ani creasta mediană a Atlanticului și nu a descoperit nici urmă de cetate scufundată, el conchide că, dacă nu a găsit vestigii ale acestor orașe, asta nu înseamnă că ele nu există.

Cu toate acestea, în cursul ultimilor ani s-a înregistrat un progres care ar putea fi considerat drept un prim pas spre stabilirea autenticității legendei Atlantidei. Această informație provine dintr-un loc cât se poate de logic pentru reperarea Atlantidei: bancurile și golfurile submarine din Triunghiul Bermudelor.

Ruine submarine, după toate aparențele vestigii de platforme din piatră, drumuri, ziduri și clădiri au fost zărite pentru prima dată în largul insulelor Bimini și Andros în 1968. Ele au fost văzute mai întâi din avion, apoi se apropiaseră de ele scufundători, iar uneori fuseseră văzute cu claritate pe fund chiar de pe ambarcațiunile de la suprafață. Firește, e posibil ca scufundătorii și pescarii locali să fi văzut mai de mult aceste ruine și să fi preferat să păstreze tăcerea pentru că se gândeau la descoperirea unei comori, fie sub formă de obiecte de artă având o valoare arheologică, fie sub forma unor obiecte din aur. Este foarte probabil ca furtunile sau deplasările seismice ale fundului oceanului să fi scos la lumină unele dintre aceste ruine, ceea ce coincide în mod destul de ciudat cu prezicerea făcută cu optsprezece ani înainte de eveniment de către Edgar Cayce, care a avut câteva previziuni dictate în stare de transă referitoare la Atlantida. În 1940, Cayce a declarat: „Poseidia va fi prima zonă a Atlantidei care va renaște... asta se va produce în '68... și '69... Nu peste multă vreme.”

Împrejurările în care a fost descoperit zidul (sau drumul) submarin de la Bimini de oceanograful Manson Valentine, Dimitri Rebikoff, Jacques Mayol și alți câțiva specialiști și observarea din avion a primelor „temple” de la Andros de către piloții Trig Adams și Bob Brush au fost descrise în detaliu în câteva lucrări (mai ales în *Mysteries from Forgotten Worlds*, Doubleday, 1972). Aceste prime descoperiri au fost aproape imediat combătute de arheologi și oceanografi. Templul din Andros și alte monumente din împrejurimi au fost considerate drept „rezerve de crustacee” sau dreptunghiuri construite pentru depozitarea bureților, deși au fost construite din pietre asamblate cu mare grijă. S-a spus că zidul de la Bimini nu era decât un ieșind stâncos cât se poate de natural și că era nevoie

de multă imaginație ca să spui că seamănă cu un drum sau cu o platformă.

De la prima reacție negativă a arheologilor oficiali față de descoperirile submarine din Bahamas, multe expediții particulare sau finanțate de societăți, precum și diferite firme cinematografice, atrase de vâlva făcută în jurul triumghiului, s-au lansat în explorări submarine și realizarea unor filme. Astfel a fost verificată existența unui număr considerabil din ceea ce pare a fi – și care în unele cazuri au fost susținute cu probe – drumuri înghițite de ape, ziduri ciclopice, dale de piatră, trunchiuri de piramidă, șosele, cercuri concentrice din blocuri enorme, și chiar busturi, coloane sculptate și statui zăcând în diferite locuri de pe fund lângă Bahamas, în special în largul insulelor Bimini, Andros, Exuma, Caicos și Cat Cays. Alte statui ar fi fost smulse mării în preajma Bermudelor unde unii piloți de submarine ar fi văzut orașe scufundate.

Ruine au fost zărite și în apropiere de Canare și de Azore, în largul costelor Africii de Nord și ale Spaniei, pe litoralul de nord al Cubei și platoul continental al Statelor Unite, precum și șosele și ziduri gigantice în largul peninsulei Yucatan și al Venezuelei. Adâncimile la care au fost reperate aceste ruine variază între zece și două mii patru sute de metri.

În insulele Bahamas, unde s-a descoperit cea mai mare parte dintre aceste ruine, adâncimea bancurilor variază considerabil. Drumurile scufundate de lângă Caicos par să țâșnească din fundul oceanului, se întind pe părțile apropiate de suprafață și continuă pe o porțiune a insulei. Zidul de la Bimini se află la o adâncime care variază între șapte metri șaiszeci și zece metri cincizeci, și se prelungește pe un parcurs (vizibil) de o mie de metri. Un șir de ziduri și de încăperi amintind de un labirint, care se află la o adâncime de douăzeci și șapte de metri, a făcut

obiectul unor fotografieri aeriene în nordul insulei Bimini. În plin ocean, la o adâncime variind între șaizeci și o sută de metri, niște piramide mari ar fi fost zărite de piloți și vizitate de scufundători, aceștia din urmă arătându-se destul de reticenți când a fost vorba să precizeze poziția descoperirii lor.

Guvernul insulelor Bahamas a luat măsuri pentru protejarea descoperirilor submarine și a creat un muzeu la Freeport unde a adunat colecțiile de obiecte găsite pe fundul oceanului.

Dar abia în anii din urmă a apărut o dovadă indubitabilă, care demonstrează că aceste ziduri și ruine insolite nu sunt simple formații stâncoase și că obiectele prelucrate de mâna omului, găsite pe fundul oceanului, nu provin de pe o navă naufragiată.

Cu ocazia unei serii de expediții (Poseidia 1 și 2) realizate de doctorul David Zink de la Lamar University, precum și al unor cercetări independente făcute de doctorul M. Valentine, doctorul J. Thorne și câțiva din emulii lor, s-a putut constata că imensele blocuri de piatră ale drumului de la Bimini nu erau o parte din stânca de coastă, că o fractură a fundului marin nu corespundea orientării marilor blocuri ale zidului și că acestea nu proveneau de pe fundul oceanului, ci fuseseră așezate acolo – unele blocuri stau și acum pe coloane, ceea ce constituie o coincidență destul de neverosimilă dacă ar fi făcut parte dintr-o formație naturală.

Alte numeroase ruine din jurul insulelor fac actualmente obiectul unor cercetări intense și tot timpul se descoperă noi vestigii, clădiri, ziduri, platforme, piramide, coborând din ce în ce mai adânc.

Aceste ruine nu pot proveni de la nici una din culturile cunoscute de noi, întrucât nivelul apelor a crescut cu trei sute

de metri, cu milenii înainte de începutul erei istorice. În consecință, dacă fenicienii, minoicii, vikingii, irlandezii sau alt popor cunoscut, bănuiește de a-l fi precedat pe Cristofor Columb, ar fi ridicat acele construcții imense în locurile unde au fost descoperite, ar fi trebuit să-o facă sub apă.

Deși din punct de vedere științific este exact că nivelul apelor a crescut în mod spectaculos în cursul ultimelor douăsprezece milenii, până la o înălțime suficientă pentru a acoperi zonele imense unde au fost decoperite aceste ruine, nu avem o noțiune foarte exactă a ceea ce s-a întâmplat cu Atlantida, doar că a fost înghițită de valuri. S-a scufundat într-o zi și o noapte în urma unor „cutremure de pământ violente și cataclisme” așa cum spune Platon? Civilizațiile mondiale dinainte de potop să-și fi provocat propria distrugere încercând în mod nesocotit să-și aservească forțele naturii? Oare un război atomic al erei preistorice, precum cel descris cu detalii atât de ciudate în epopeea indiană *Mahabharata*, să fi contribuit la topirea ghețurilor și la dezlănțuirea potopului care a înecat pământul?

După cum cercetările efectuate pe fundul marin al Triunghiului Bermudelor au permis descoperirea vestigiilor a ceea ce putem numi civilizația atlantă a preistoriei, investigațiile asupra scufundării acestor pământuri pot să ne apropie de o explicație privind evenimentele care au loc actualmente în Triunghiul Bermudelor. Forțele seismice – legate de mare – și poate cosmice, care au scufundat în apele oceanului pământurile locuite în vremea aceea și care acum se află pe fundul oceanului, pot să acționeze din nou după trecerea mileniilor. Caraibe și sectorul învecinat Atlanticului occidental cuprind una din zonele vulcanice cele mai active de pe planetă, unul din efecte constând în cicloane bruște și

violente. Chiar numele englezesc al acestui fenomen, „hurricane”, vine de la Hurikan, zeul distrugător al indienilor din Caraibe care, după credința lor, dezlănțuie potopul.

O ipoteză interesantă despre forțele naturale care acționează în mod supranatural în Triunghiul Bermudelor, precum și o tentativă de a explica în mod logic dispariția unor avioane, nave, pasageri și echipaje, ne este propusă de Ronald Waddington, care trăiește la Burlington, Canada, cercetător care a studiat îndelung misterul Triunghiului.

Ipoteza mea se bazează pe faptul că activitățile vulcanice subterane continuă tot timpul. Dat fiind marile adâncimi și presiunile geosinclinale la care sunt supuse erupțiile vulcanice care se produc în Atlantic, se poate presupune în mod logic că acestea sunt foarte diferite de activitățile similare care au dat naștere atolilor din Pacific. În aceste adâncuri neexplorate se pot deschide fisuri prin care (sub presiunea fantastică creată de gazele calde ieșite din centrul pământului) să fie aruncate afară blocuri de materie radioactivă, cu o mare densitate magnetică, necunoscute de om. Această materie s-ar deplasa cu o viteză fulgerătoare, asemănătoare cu cea a unei rachete propulsate cu combustibil lichid. Când străpunge suprafața apei, precum o rachetă Polaris, ea poate foarte bine să acționeze ca o rază cosmică în tentativele ei de modificare a echilibrului electronic.

Efectul unei astfel de raze asupra oricărui avion pătruns în câmpul ei magnetic ar putea scurtcircuita orice aparat electric, ar întrerupe sistemul de aprindere, avionul ar pierde imediat altitudine și ar amorsa o cădere asupra căreia pilotul n-ar avea nici un control pentru că

toate instrumentele electrice de salvare ar fi și ele inutilizabile. Poate că această intrerupere bruscă a curentului electric constituie motivul pentru care piloții nu pot lansa un SOS, deși unii dintre ei s-au aflat în contact direct cu operatorii de la sol. Explosiile care ar avea loc la bordul avioanelor aflate în zbor ar putea fi explicate de arcul de scurtcircuit electrice care aprind vaporii de gaz în momentul în care acestea se lovesc de câmpul magnetic.

Efectul acestui fenomen asupra navelor ar fi foarte diferit. Blocurile din această materie radioactivă ar putea străpunge suprafața cu viteza unei bombe cu hidrogen și să se lipească pe coca de oțel a navelor ca un cap magnetic de torpilă cu efecte la fel de distrugătoare. Se înțelege că o navă atinsă de o astfel de forță atomică este total dezintegrată, ceea ce ar explica de ce nu s-a găsit niciodată nici un supraviețuitor și nici o epavă.

Fenomenul ciudat al navelor regăsite fără nici o persoană la bord... poate fi explicat imaginându-ne că aceste erupții, ca toate erupțiile vulcanice cunoscute, variază ca intensitate și durată. Aceste nave se poate să fi fost bombardate de fragmente mai mici, nu îndeajuns de puternice pentru a le scufunda. Spectacolul înspăimântător al unor sfere de foc, care țâșnesc brusc din ape și bombardează nava, ar declanșa o astfel de panică încât echipajul și pasagerii ar părăsi imediat nava. Turbulența clocotitoare a apei, în general asociată cu activitățile vulcanice, sporind panica, ar distruge complet orice speranță de a vedea un supraviețuitor scăpând de la dezastru.

Remarcile rarilor operatori radio capabili să descrie ceea ce vedeau, înainte ca aparatele lor să-și înceteze funcționarea, sunt lipsite de sens dacă nu le legăm de sferele de foc și de turbulența apei pe care le poate crea o erupție de acest gen. Dacă se face această legătură, spusele lor devin perfect coerente și logice.

Faptul că aceste evenimente misterioase nu au loc decât la anumite date și că mii de nave și avioane traversează această zonă foarte frecventată fără nici un incident, pare să indice că evenimentele respective au un caracter ciclic, asemănător cu cel al vulcanilor.

Genul deosebit de erupții ar putea să se manifeste și în alte zone, precum imensul ocean Pacific, la mare distanță de căile aeriene și maritime foarte frecventate. Poate că unele din disparițiile misterioase înregistrate în apele japoneze și alte zone din Pacific ar putea să fie examinate cu mai mare atenție pentru a se determina dacă se pot înscrie în cadrul geosinclinalelor adânci și al crestelor submarine...

Deși propunerile lui Waddington nu vorbesc de legăturile dintre Atlantida și evenimentele actuale din Triunghiul Bermudelor, urmările reacțiilor pe care le descriu pot, totuși, să se perpetueze până azi, palid reflex al catastrofei care a provocat scufundarea pământurilor atlantiților în apele oceanului. Existența anterioară a Atlantidei și problema actuală pe care o prezintă Triunghiul Bermudelor constituie cele două mari probleme pe care le pune Oceanul Atlantic. Lămurirea uneia ar putea să ducă la soluționarea celeilalte.

Totuși, anumite indicii lasă să se întrevadă că evenimentele din Triunghiul Bermudelor nu pot fi trecute doar la rubrica

activităților vulcanice submarine și al turbulenței apelor la suprafață. Trebuie să fie luați în considerare mulți alți factori derutanți. Printre acestea se numără mișcările ciudate de nori, apariția bruscă a unei cețe luminiscente, fenomenul de albire care face nulă vizibilitatea și sunt însoțite de dereglarea aparatelor electromagnetice, de lumini neidentificate sau aparate intrând sau ieșind din câmpul vizual pe cerul nocturn, sau deplasându-se pe suprafața apei, sau catapultate afară din valuri și ridicându-se spre cer înainte de a se întoarce în apă și, în sfârșit, aparițiile „fantomă” observate pe ecranele radar deși după toate aparențele nici o formă materială nu bântuie prin zona respectivă.

Se consideră că aceste fenomene ar putea să fie legate și de o activitate atlantă, veche, desigur, dar încă prezentă. Conform acestei ipoteze, complexe energetice ar mai putea fi încă în măsură să acționeze sporadic, chiar și după o ședere de câteva milenii sub apă.

Dar indiferent care ar putea fi cauza acestor evenimente – seismică, electromagnetică, umană sau de altă natură –, incidentele pe care le creează rămân la fel de surprinzătoare, chiar stupefiant, pentru călătorul care traversează zona și întâlnește aceste forțe – cel puțin pentru cel care supraviețuiește după ce le-a înfruntat.

Grupul cultural din antichitate	Numele insulei pierdute, a l civilizației anterioare potopului sau paradisului
Greco-roman	Atlantis Atlas
Fenician și cartaginez	Antilia Antilha
Babilonian și sumerian	Arallu
Egiptean	Amenti; Aalu
Celto-galez	Avalon
Scandinav	Valhalla

Localizare tradițională sau referință
--

Civilizație insulară din Oceanul Atlantic.
Lanț muntos de pe coasta occidentală a
Atlanticului care se prelungește sub ocean.

Insulă din Atlanticul occidental situată în
drumurile comerciale pe care fenicienii le
păstrau în mare secret.

Insulă paradisiacă din Atlanticul occidental.

Paradis în centrul Atlanticului occidental.

Insulă paradisiacă din oceanul occidental.

Paradis în Occident

Celto-spaniol

Antilla

Atlantida

**Berber și nord-african
din Antichitate**

Atarantes

Atlantioi

Attala

Arab

Ad

**Guanche
(insulele Canare)**

Atalaya

Basc

Atalaintika

Aztec

Aztlán

Az

Civilizație insulară din Atlantic în apropiere de Spania.

Războinici invadatori veniți din nord-vestul Africii.

Insulă din nord-vest, amplasamentul unui fost imperiu.

Pământul dinaintea potopului, în vestul Mediteranei.

Imperiu atlantic scufundat, cuprinzând insulele Canare, care numai ele ar fi fost cruțate.

Insulă din Atlantic scufundată, de unde ar fi originari bascii.

Insulă din Marea Orientală (Oceanul Atlantic) dominată de un munte înalt, locul de origine al aztecilor.

Maya

Aztlán

Adán

Toltec

Tlapallan

**Triburi din America
de Nord, America
Centrală și de pe coasta
nord a Americii de Sud**

Atlán

**Vechi pământ din Marea Orientală, locul de
origine al mayașilor.**

**Insulă din Marea Orientală, patria zeilor
civilizatori.**

**Insulă din marea Orientală, locul de origine
al fondatorilor tribului.**

VI. LA LIMITELE REALULUI

Piloții, pasagerii, turiștii, pescarii și marinarii își relatează cu mai multă ușurință decât în trecut observațiile și experiențele, oricât de ciudate și insolite ar fi ele. Evident că această nouă atitudine nu e valabilă și pentru serviciile și organismele oficiale care încearcă să dea impresia că în Triunghiul Bermudelor nu se produce nimic excepțional și că lista disparițiilor, care se lungeste întruna, nu iese din normalitate. Între timp, oameni, avioane și nave continuă să dispară, fără să lase nici cea mai mică urmă.

La ora actuală avem la dispoziție un fond mult mai mare de circumstanțe concomitente, observate de supraviețuitorii ce au avut posibilitatea să relateze unele dintre fenomenele conexe care ar putea reprezenta ultimele imagini de viață (așa cum le cunoștem noi) pentru cei care n-au supraviețuit. Aceste relatări pot fi considerate ca niște mărturii înregistrate la limita dezastrului, cu alte cuvinte provenind de la indivizi ce nu s-au aflat destul de adânc în inima catastrofei pentru ca observațiile lor, și poate chiar viața lor, să ajungă la o concluzie definitivă.

Un avion Cessna 172, pilotat de Mike Roxby și transportând doi pasageri, pe Don Parris și Kelly Hanson, care zbura spre Haiti la 16 decembrie 1974, a trebuit să facă față la diferite aberații și a avut până la urmă o soartă funestă, pe când părea a fi urmărit de un nor volburos „ivit” de nicăieri, care l-a făcut să se prăbușească pe o colină din Great Inagua, ducând la moartea pilotului și rănirea pasagerilor.

După cum a scris presa din Florida, dereglarea instrumentelor a început atunci când micul avion a trecut de Bimini. Cele patru aparate radio de la bord n-au mai funcționat, nici instrumentele de navigație și nici aparatul care indica nivelul carburantului. Pilotul și-a continuat drumul bazându-se pe poziția soarelui dar, incapabil să găsească reperele familiare, a aterizat pe un teren descoperit, între plantații de trestie de zahăr. El a plecat foarte repede de-acolo, după ce a schimbat câteva cuvinte cu câțiva țărani care i-au dat de înțeles că se afla în Cuba. După ce a decolat, pilotul a intrat în legătură cu un alt avion și și-a stabilit ruta spre Great Inagua, în insulele Bahamas, apoi legăturile radio s-au întrerupt din nou. Pe când avionul se pregătea să aterizeze, Hanson a declarat că: „O clipă, totul a fost limpede și zăream pista la perfecție. Apoi, brusc, ne-am pomenit în mijlocul unui nor volburos care părea că s-a ivit din neant.”

Mike Roxby și-a găsit moartea în accident și, mai târziu, responsabilul aerodromului avea să declare: „Era un pilot foarte competent. Nu înțeleg cum a putut să se prăbușească în felul ăsta.” Don Paris, unul dintre pasageri, a spus: „Auzisem de Triunghiul Diavolului... văzusem niște filme despre acest subiect, dar nu ne venea să credem. Ei bine, acum eu cred.”

Pentru că norii clasici nu pot să urmărească avioane, să le înghită sau să le distrugă, nu putem îndepărta presupunerea conform căreia ceea ce uneori pare a fi un nor „normal”, zărit de martorii unei dispariții, ar putea să conțină ceva – încărcătură, materie sau vid – care contribuie la volatilizarea avionului sau navei respective.

Este greu să nu „bănuiești” o formațiune noroasă de complicitate în cazul dispariției unui aparat Super Sabre al aviației militare. Incredibilul accident s-a petrecut în preajma

Bermudelor în ianuarie 1960 și a fost observat de martori care se aflau la sol, în aer și pe puntea unei nave care se deplasa în apele din apropiere.

Victor Haywood, care a trăit în Bermude și acum locuiește la Wakefield, în comitatul Yorkshire din Anglia, a fost martorul ocular al incidentului. În 1960, Haywood se ocupa cu supravegherea sateliților, sarcină pe care o aveau două firme civile, English Electric din Stafford, Anglia, și Construction Management din New York. Haywood se ducea deci zilnic la baza aeriană militară Kindley Field. Să vedem cum descrie el evenimentul.

Pe la orele treisprezece, într-o zi senină, practic fără nici un nor, cinci aparate Super Sabre (avioane de vânătoare) ale aviației militare ale Statelor Unite au decolat de la baza militară Kindley (St. Davids) din Bermude. Autorul acestor rânduri a asistat la decolare, împreună cu alți patru-cinci oameni care lucrau pe insulă, foarte interesați pentru că avioanele Super Sabre erau atunci aparate relativ rare, cel puțin în Bermude.

Datorită dispozitivului lor de post-combustie, aparatele s-au înălțat imediat. Au intrat în formație de zbor și au pătruns într-un nor mare care se afla la aproximativ opt sute de metri în larg. Ansamblul acestui nor, cel puțin în cele două dimensiuni, ni se părea foarte clar nouă, observatorilor. Cele cinci aparate erau supravegheate de radar, procedeu normal impus de autoritățile militare la aterizare și decolare.

Cinci avioane de vânătoare au intrat în nor, dar au ieșit numai patru. Radarul nu a înregistrat nici o „prăbușire”. Nici noi n-am văzut nimic căzând!

Pierderea avionului a fost semnalată în câteva minute și căutările au început aproape imediat – nu zbura decât la opt sute de metri de coastă și apa nu era adâncă. Nu s-a descoperit niciodată nimic care să indice că aparatul s-a prăbușit, cu excepția unei veste de salvare, un model obișnuit în cadrul aviației militare. Nimeni nu a crezut vreodată în mod serios că această vestă a aparținut aparatului dispărut. În Bermude se aflau mii de oameni și mulți locuitori care aveau ambarcațiunile lor... Oamenii sunt așa cum sunt și mulți insulari își „făcuseră rost” de astfel de veste de salvare. Deci, această vestă găsită în cursul căutărilor putea foarte bine să provină de la o ambarcațiune civilă.

Niciodată nu a existat vreo explicație satisfăcătoare a ceea ce i se întâmplase aparatului și pilotului. E inutil să mai adaug că o anchetă aprofundată, susținută de aviația militară a Statelor Unite, nu a obținut nici un rezultat și nu a lămurit cu nimic misterul.

După cum am amintit și mai înainte, disparițiile de avioane și incidentele neobișnuite, care au loc la bordul altor avioane ce reușesc să ajungă la bază, se produc uneori în aceeași zi și în același sector al triunghiului, câteodată la aceeași altitudine.

Jim Blocker, pilot originar din Atlanta, poate că își datorează viața unei ușoare modificări a planului de zbor. Incidentul pe care ni-l relatează a avut loc în februarie 1968 cu ocazia unui zbor între Nassau și Palm Beach.

Era senin și am propus un plan de zbor inițial pentru o altitudine de 2500 m, dar turnul de control m-a sfătuit să zbor la 1800 m pentru că alte două avioane, zburând

la 2500 m, dispăruseră chiar în aceeași zi fără să lase nici o urmă. La aproximativ patruzeci de mile nord de Nassau, aparatul radio a încetat să mai funcționeze, busola a început să se învântească iar instrumentele de navigație m-au lăsat, inclusiv radio-goniometrul cu înaltă frecvență, ceea ce nu se întâmplă niciodată. Când am ieșit în sfârșit din nori, mă aflam la o sută cincizeci de mile nord-est de Nassau... deci mergeam pe direcția nord-vest.

Unele incidente lasă să se presupună că o formă oarecare de energie ia uneori forma unor sfere de foc care par atrase de coca din oțel a navelor și, câteodată, de aluminiul avioanelor. O relatare a lui W. J. Morris, fost marinar, locuind actualmente la Llantrisant, în sudul Țării Galilor (Marea Britanie), ilustrează foarte bine acest fenomen.

În cursul verii anului 1955 eram matelot la bordul navei Atlantic City. Într-o dimineață, pe când ne apropiam de Newport News, eram de cart, cocoțat pe acoperișul cabinei de pilotaj.

Vremea se arăta calmă, era cald și hula era cea obișnuită. Începea să se crape de ziuă dar încă nu apăruse soarele. Nava mergea cu pilot automat.

Ofițerul de cart a venit la mine ca să mai schimbăm o vorbă. Deodată a scos un strigăt. Vasul parcă innebunise, descria un cerc.

În același moment, amândoi am zărit un fel de sferă de foc care se deplasa cu mare viteză în direcția noastră. Coliziunea părea inevitabilă. Cuprins de panică, mă pregăteam să sar în apă.

Înțelegând ceea ce voiam să fac, ofițerul m-a dezechilibrat și m-a făcut să cad pe punte unde s-a aruncat și el alături de mine. Sfera de foc a trecut pe deasupra noastră. Nu făcea nici un zgomot. Când ne-am ridicat în picioare, ne-a atras atenția agitația ciudată a apei.

Ne-am repezit spre postul de pilotaj. Busola giroscopică nu funcționa și, acul busolei magnetice pur și simplu dansa. Am apucat cârma și la ordinele ofițerului, am reușit să aduc vasul la direcția lui inițială.

Busola giroscopică și instrumentele electrice nu au mai funcționat tot restul călătoriei și a trebuit să le reparăm când am ajuns în port.

Manifestările relatate de Morris au fost descrise uimitor de sugestiv de Wayne Bandora, subofițer și membru al echipajului la bordul unui aparat P-2 al marinei, cu ocazia unui zbor de antrenament efectuat în decembrie 1970 în largul coastei de est a Floridei. Relatarea lui prezintă un interes cu totul deosebit din cauza dereglării instrumentelor în cursul acestei bruște furtuni magnetice.

Cerul era senin când, subit, pe la unu dimineța, fulgere mari în formă de arc au luminat cerul deasupra noastră. Fiecare din aceste lumini, cu adevărat gigantice, părea că strălucește un timp anormal de lung în tonuri de verde și purpuriu. Am cronometrat unele dintre ele – fiecare fulger dura între cinci-șase secunde. După un moment, luminile fulgurante s-au deplasat până când au ajuns drept în fața noastră. I-am spus pilotului care a schimbat direcția. Busola incremenise și nu putea să-și

dea seama. Am rămas fără curent electric în partea din față a aparatului. Aparatul radio era mort, iar din motorul de la tribord a început să iasă fum. Un fum negru, probabil datorat unei scurgeri de ulei. Pilotul a întrerupt contactul, dar a reușit totuși să ajungă la bază. Am zburat în paisprezece țări, dar nicăieri nu am văzut astfel de fulgere. Ni s-a părut că în aer plutea un miros de ozon ars.

Furtuni violente, însoțite de fulgere prelungite, au fost remarcate în limitele Triunghiului încă din epoca lui Cristofor Columb, primul cronicar cunoscut care a consemnat fenomenele anormale din zonă. Ne amintim de furtuna bruscă și violentă care a provocat pierderea unei flote de douăzeci de galioane îndreptându-se spre Spania, în largul insulei Hispaniola, pe care Columb a descris-o ca un fel de bătălie navală gigantică, însoțită de salve prelungite de artilerie și de un miros de praf de pușcă.

Jack Strehle, pilot civil care lucrează cu jumătate de normă la Opa-Locka Flight Center din Miami, părea chinuit – dacă e să dăm crezare camarazilor lui – din cauza unui eveniment care ar fi avut loc pe când se întorcea din Bimini, cu câteva zile înainte de Crăciunul din 1947. Jim Richardson, un pilot interesat de evenimentele insolite care au loc în Triunghiul Bermudelor, i-a cerut lui Strehle să-i spună ce văzuse, dar acesta din urmă s-a mulțumit să răspundă că nu vrea să vorbească despre asta. Deși pilotul respectiv avea reputația că se poartă ca un urs și că e „cel mai mare agnostic care s-a putut vedea”, Richardson a continuat să-l hărțuiască în speranța că va afla ce s-a întâmplat. Până la urmă Strehle i-a mărturisit că în faimoasa noapte, la aproximativ trei sute de metri după ce trecuse de

punctul nordic al insulei Bimini, în apropiere de reciful Moselle, a observat o lumină albastră aprinzându-se și stingându-se în prelungirea aripii drepte a aparatului său. Când a reușit să distingă mai bine fenomenul, el a remarcat că era vorba de un obiect rotund sau elipsoidal. În momentul acela a verificat busola magnetică și a observat că roza vânturilor se învârtea. „Cât timp ai văzut obiectul respectiv?” l-a întrebat Richardson. „Nu prea mult...”, a răspuns el. Nu doream decât să mă car mai repede de-acolo.” Sentiment frecvent întâlnit la piloții care s-au aflat în situații asemănătoare.

O altă personalitate de prim plan a admis existența OZN-urilor în limitele Triunghiului. Este vorba de doctorul Jim Thorne, oceanograf și om de știință cu o lungă experiență în domeniile mării și cerului. Doctorul Thorn a făcut o expediție de cercetare în Triunghiul Bermudelor, la bordul goeletei *New Freedom*. La întoarcere, după ce a luat cina în insula Bimini, tocmai se plimba cu un alt scufundător pe plajă când:

O stea a părut că se desprinde de celelalte și că vine drept spre noi. A planat deasupra capetelor noastre și s-a deplasat spre dreapta. A manevrat la început spre dreapta, apoi spre stânga și a revenit în punctul de plecare. A părut că se oprește brusc pe cer și că rămâne suspendată în loc deasupra unor anumite părți ale insulei și ale mării din vecinătate. Cred că se deplasa cu o viteză de câteva mii de kilometri pe oră. Ai fi zis că e alb-albastră și vibra. Din când în când aveam impresia că auzim un z bârnâit sau mai curând un sunet constant și regulat. Am putut s-o observăm vreme de trei minute și jumătate. Era suficient de aproape pentru a-i putea distinge forma. Când distanța a devenit și mai mică, am observat că

emitea lumini alb-albastre. Apoi a plecat cu o viteză foarte mare.

Totdeauna am avut o atitudine foarte pragmatică [în privința OZN-urilor], n-am crezut niciodată în asta. Totuși sunt convins de ceea ce am văzut. Nu pretind că era vorba de niște extraterestri, dar era un obiect care, fără nici o îndoială, nu putea fi identificat. Walt Henrick, scufundătorul care era cu mine, un tip cu picioarele pe pământ, s-a mulțumit cu următorul comentariu: „Am văzut, dar tot nu cred”.

Se poate simți o oarecare reticență la piloții, ofițerii de marină și alți observatori imediat ce e vorba de OZN-uri. În schimb par să evoce mai cu dragă inimă alte evenimente insolite din Triunghiul Bermudelor, mai ales când incidentul poate fi legat de un fenomen natural, fără vreo legătură cu OZN-urile, acestea fiind inacceptabile oficial.

Bob Brush, pilot civil în zbor de noapte deasupra insulelor Bahamas, la bordul unui avion-cargou DC-6, în august 1974, a fost cuprins de stupeoare atunci când a văzut o lumină puternică cuprinzând brusc tot sectorul, cu o asemenea strălucire încât a putut să distingă perfect solul insulelor Providence (aflate foarte aproape), Watlings, Caicos și suprafața mării. Conform relatării lui, strălucirea l-a orbit. Situația aceasta a durat câteva secunde și își amintește cât se poate de clar că, deși zona era luminată de o lumină pe care o aprecia la patru mii de grade Kelvin, părea că e vorba „de o lumină anormală” și „nu existau umbre”.

O relatare destul de convingătoare, referitoare la găurile sau râpele de la suprafața apei, ne este furnizată de o persoană care practică navigația de agrement, pescar în timpul liber, Irwin Brown. Incidentul a avut loc în apropiere de Long Key, Florida, la începutul lunii mai a anului 1965.

Mă întorceam cu soția mea de la o partidă de pescuit. Ambarcațiunea era pusă în mișcare de un motor de 135 CP Evinrude Cobra. Ne aflam la douăzeci și cinci de mile sud-est de Long Key, la aproximativ cincisprezece mile de farul Tennessee. Ziua era superbă și marea perfect calmă. Tocmai aruncasem o privire în jur și îi spuseseam soției mele: „Nu e nimic în apropiere. Suntem singuri, numai noi doi”. Apa era deosebit de limpede. Distingeam peștii până la cincisprezece metri și navigam într-o zonă unde adâncimea probabil că e de cinci-șase sute de metri.

Ne deplasam cu aproximativ treizeci și cinci de noduri. Priveam drept înainte și deodată am zărit o tranșee în mare care părea adâncă de un metru și lată de șase. Ai fi zis că fusese săpată de un buldozer. N-am remarcat nici o involburare ca cea care ar fi putut fi lăsată de siajul unei ambarcațiuni. Tranșeea ne bara calea. În timp ce mă tot uitam, a avut o deviere bruscă. Am fost proiectat în față și am căzut pe punte luxându-mi încheietura mâinii. Am oprit motorul și m-am dus în ajutorul soției mele care zăcea întinsă pe punte. Mai târziu am constatat că avea două coaste rupte. M-am întors în direcția tranșeei dar trecusem de ea. Când am ajuns pe uscat, am discutat despre acest fenomen cu mai multe persoane dar nici una nu a fost în stare să-mi ofere vreo explicație. Un pescar mi-a spus că poate fusese siajul unui submarin, dar sunt sigur că nu era un siaj.

În afara găurilor sau tranșeelor care par să apară brusc la suprafața apei, se observă frecvent un fel de gheizere care nu

au nici o legătură cu trombele determinate de condițiile atmosferice. Acestea pot fi rezultatul unor activități seismice submarine (deși astfel de cutremure ar trebui să afecteze o zonă mai întinsă) sau poate exploziilor controlate ale unor torpile, sau ale încercărilor unor submarine.

Un fost membru al echipajului de pe *Queen Mary*, care avea sarcina să se ocupe de controlul materialului, a observat un gheizer ciudat țâșnind în centrul unei sector din partea de est a Triunghiului, în după-amiaza unei zile de septembrie din anul 1954.

... membru al echipajului de pe Queen Mary, mă afluam la bord în septembrie 1954. Ne îndreptam spre est după ce plecaserăm de la New York... În cursul după-amiezii, pe la orele cinci, am aruncat întâmplător o privire spre partea din spate și am remarcat o zonă de la suprafața apei care, din verde închis, devenea de un verde foarte deschis. Ai fi zis că locul acela devenea plat și calm. Brus, a țâșnit o coloană de apă, lată de 5-8 m, care s-a ridicat până la o înălțime de aproape 15-20 m. La 700-800 m de prima a urmat o altă țâșnătură. Cele două gheizere au continuat să scuie apă vreme de câteva momente, iar cea de a doua coloană a recăzut înaintea celei dintâi. Apa părea că și-a reluat nuanța normală. În momentul acela, în preajmă nu mai era nici o altă navă și am raportat evenimentul ofițerului de cart...

Astfel de gheizere care se manifestă brusc pe vreme liniștită ar putea să scufunde vasele de agrement și cele de mărime mijlocie.

Drosia, cargou liberian lung de 105 m, încărcat cu zahăr, naviga pe timp frumos în largul Capului Hatteras în zorii zilei

de 11 decembrie 1975. Pe la orele patru dimineața, nava s-a scufundat cu o asemenea bruschețe încât operatorul radio nu a avut timp să lanseze nici un SOS. Comandantul, care a fost salvat cu peste jumătate din echipaj, a declarat că suprafața era agitată de un clipocit ușor, dar nu a fost în stare să explice motivele care au provocat ruperea navei, care se dusesse la fund în mai puțin de patru minute.

Ceața luminiscentă, care apare brusc pe o mare calmă pe timp senin, poate să fie la originea unor miraje frecvente și persistente observate în Triunghiul Bermudelor de către cei care circulă prin acele locuri. Obiecte ciudate, a căror prezență e inexplicabilă, se materializează brusc; sau obiecte familiare dispar fără motiv.

Sub un cer luminat de un soare strălucitor și netulburat de nori, antena radio de 95 m, care se înalță în sudul insulei Bimini, constituind un reper care marchează intrarea în port, a dispărut brusc și timp de o oră vederii celor care se aflau la bordul unui iaht lung de unsprezece metri. Dacă dăm crezare relatării judecătorului Ellis Meacham, de la Fort Lauderdale, care se afla la bord: „Toată coasta se vedea perfect... Soarele strălucea pe un cer fără nor. Antena radio dispăruse, dar copacii, casele, ambarcațiunile, etc., totul se distingea cu claritate în jurul locului unde observasem antena cu farurile ei roșii”. După ce au intrat în port pe urmele unui alt vas, cei de la bordul iahtului au văzut din nou antena. Întâmplător, aceasta rămăsese vizibilă pentru celelalte ambarcațiuni care nu se aflau în imediata vecinătate a velierului.

Acest fel de ceață care apare în zilele însorite a fost menționată de numeroși căpitani și proprietari de iaht. Deseori se produce în momentul în care toate legăturile radio s-au întrerupt.

Joe Talley, a observat fenomenul de mai multe ori, pe când se afla la pescuit de rechini între Key West și Tortuga. El îl descrie astfel: „...vizibilitate perfectă în jurul vasului... Vizibilitate perfectă pe o distanță de mile de jur împrejur. Totuși, fără un motiv aparent, nu exista orizont. Nu se distingea linia de orizont... doar un fel de albeață”. Altădată, Joe Talley a fost singurul supraviețuitor al naufragiului propriului său vas, *Wild Goose*, care, fiind remorcat, dispăruse din vederea echipajului navei care-l trăgea în momentul în care o ceață bruscă l-a învăluit, ascunzându-l în totalitate. *Wild Goose* trăgea atât de tare de cablu încât căpitanul remorcherului, temându-se să nu fie și el atras în acea ceață ciudată, a dat drumul la cablu. *Wild Goose* nu a mai ieșit niciodată din ceață. Joe Talley a scăpat cu viață doar pentru că s-a prins de o frânghie în timp ce se afla la 20-30 m adâncime și s-a cățărat pe ea până când a ajuns la suprafață. *Wild Goose* și ceilalți patru ocupanți nu au mai fost găsiți niciodată. Nu se poate ști dacă vasul a fost tras la fund sau s-a distrus.

Multe relatări vorbesc despre lumini care se deplasează cu mare rapiditate pe cer sau sub suprafața apelor, despre ceți bruște care par a veni în întâmpinarea navelor și avioanelor pe care le învăluie de parcă și-ar fi găsit ținta, despre zone maritime care-și schimbă brusc înfățișarea, fără ca asta să-i afecteze imediat pe cei care o observau, până când devine prea târziu pentru a mai reacționa, ca în cazul căpitanului Talley și a multor alora care au fost învăluiți într-o ceață din care nu au mai ieșit niciodată.

Don Delmonico, din Miami, marinar experimentat și proprietar de cargouri, a întâlnit două submersibile neidentificate pe când pescuia languste în apropiere de insula Great Isaac din arhipelagul Bahamas, prima dată în august 1969, apoi în luna octombrie a aceluiași an.

Delmonico se afla în partea din față a vasului său lung de zece metri când, spre marea sa uimire, a văzut deodată, cât se poate de clar în apele transparente ale arhipelagului, la o adâncime de aproximativ patruzeci de metri, un submersibil elipsoidal. Aparatul avea o lungime de peste treizeci de metri și venea spre el cu o viteză de peste o sută de kilometri la oră. Delmonico menținea o direcție de 45 de grade față de Curentul Golfului iar submersibilul urma direcția marelui curent. În ultimul moment, misteriosul aparat a virat brusc la babord, cruțând vasul lui Delmonico, care a avut astfel posibilitatea să-și continue navigarea și să întâlnească încă o dată ciudatul submersibil sau altul de același fel.

Două luni mai târziu, în octombrie, la bordul vasului său în apropierea insulei Great Isaac, Delmonico s-a trezit pe direcția de deplasare a altui (sau aceleiași) submersibil neidentificat și, aflându-se mai aproape de el de data asta, l-a văzut cu și mai mare claritate. După spusele lui Delmonico, ar fi vorba de un submersibil de un gri deschis, aproape de aceeași mărime ca cel pe care îl văzuse cu două luni înainte, fără hublouri, nici suprastructuri, nici măcar elice vizibilă, care părea că se deplasează printr-un alt mijloc de propulsie. După aprecierile lui, aparatul avea o lungime de 45-60 de metri; deci nu putea fi vorba de o torpilă.

A doua experiență i s-a părut mai angasantă decât prima. Bancurile care înconjoară insula în acel sector îl împiedicau să manevreze iar viteza mare a submersibilului părea să facă coliziunea inevitabilă. Delmonico povestește că a oprit motorul și s-a rugat. Apoi, spre marea lui surpriză, submersibilul s-a lăsat sub chila ambarcațiunii de pescuit și și-a continuat drumul pierzându-se în adâncurile verzi-albăstrui.

Descrierea unor submersibile neidentificate făcută de piloții care le-au zărit de la altitudine, pe când survolau bancurile din preajma insulelor Bahamas, se potrivesc cu cea făcută de Delmonico și cu cea făcută de echipajul unui aparat PX-15 *Ben Franklin*, submersibil conceput special pentru cercetarea submarină la mare adâncime. În timp ce *Ben Franklin* se deplasa în zonă, sub comanda lui Jacques Piccard care făcea un studiu asupra curenților, oamenii au zărit câteva aparate insolite și mai ales o cocă elipsoidală alb-cenușie, lungă de aproximativ 35 m, care a trecut pe lângă *Ben Franklin* cu o viteză foarte mare.

O importantă masă alb-cenușie a fost zărită de două ori de Robert Kuhne, inginer specialist în poduri mobile și pescar de ocazie. Incidentele au avut loc între orele unsprezece și douăsprezece dimineța, în martie și mai 1975, la aproximativ cinci mile de Fowey Rock, Carolina de Sud, și patru mile de Key Biscayne, Florida, în timp ce Kuhne pescuia cu năvodul. El a remarcat foarte clar o formă masivă de o nuanță alb-cenușie, practic staționară, la aproximativ cinci metri sub ambarcațiunea lui (în locul acela adâncimea e de aproape șaptezeci de metri), dar nu l-a putut depista cu sonarul. A doua oară când a observat fenomenul, Kuhne, făcând dovadă de ceea ce se poate numi zelul unui adevărat cercetător, a încercat să plonjeze sub forma respectivă. Dar când a ajuns în apă, și-a dat seama că aparatul se află la o adâncime mult mai mare decât apreciasse el. A fost cuprins de teamă și a ieșit la suprafață părăsind zona.

Examinând datele experienței trăite de Robert Kuhne, doctorul Manson Valentine propune o ipoteză conform căreia masa cenușie nu era un obiect submarin concret, ci un câmp magnetic care se formează sub apă, cu o concentrație suficient de mare pentru a duce la formarea vizibilă a unui efect de nor în apele din preajmă.

Alte formațiuni de nori luminoși sub apă par să intre într-o altă categorie, care pare să provină din crevase sau din fisurile fundului, mai ales în zona bancurilor din Bahamas și în apele adânci de la limita platoului continental. Deseori li se spune „apele luminoase din Bahamas” (deși se pot observa ocazional și în largul Floridei sau al insulei Cuba). Luminozitatea lor este atât de puternică încât au fost remarcate de primii astronauți americani ca ultima lumină venind dinspre Pământ. Echipajele lui Columb au văzut în ele primele lumini ale apropiatei Lumi Noi. Oceanografi le-au asimilat deseori cu bancuri de diatimee fosforescente, organisme unicelulare microscopice, sau pur și simplu cu marnă ridicată de pe fund de bancuri de pești.

Cele mai recente observări ale acestor „panașe” luminoase par să indice foarte clar că nu pot fi legate de un fenomen ihtiologic, ci că e vorba de cu totul altceva. Pe de altă parte, forma panașelor, când sunt observate înainte să se împrăstie și să se dizolve, amintește de fumul scos de un coș: îngust la ieșire și după aceea întinzându-se. În ultima vreme, o patrulă de observare, care a survolat Orange Cay, din insulele Bahamas, a zărit două panașe distincte și paralele ale acestei misterioase fosforescențe, deplasându-se pe o anumită distanță înainte de a se topi într-un nor luminos. Pilotul Jim Richardson, din Miami, a aterizat cu hidroavionul lui direct pe una din petele luminescente și a luat o probă de apă. Aceasta mirosea puternic a sulf și analiza ei a indicat un conținut de 20% sulf și un precipitat calcic, ceea ce ar însemna prezența posibilă a unor roci de intruziune fierbinți sub suprafața apei.

Deși acest „fum” submarin ar putea să fie o substanță perfect naturală datorată unei scurgeri vulcanice, ceea ce n-ar fi deloc surprinzător dacă luăm în considerare instabilitatea fundului acestui ocean, suntem totuși tentați să asociem acest

fenomen cu teza surselor de energie provenind de la o civilizație preistorică scufundată, care s-ar afla actualmente pe fundul oceanului în urma unor modificări bruște a scorței terestre și care încă ar mai putea acționa periodic sau sporadic în ciuda trecerii atâtor milenii.

O altă teorie, la fel de inacceptabilă pentru știința oficială, ar fi prezența actuală, submarină sau subterană, a unor complexe conduse de entități încă neidentificate.

Doctorul Manson Valentine, survolând oceanul împreună cu pilotul Jim Richardson, la cincisprezece mile depărtare de Chubb Cay, a zărit pe fundul marin și a urmărit două linii perfect drepte la o adâncime de vreo cincisprezece metri. Avionul a mers pe aceste urme pe o distanță de optsprezece mile până când s-au terminat, absorbite parcă de niște hăuri de o adâncime nedeterminată. Acele abisuri erau înconjurate de o porțiune nisipoasă. În locul acela nu creștea nici un fel de vegetație, contrar zonei din imediata apropiere.

De atunci, doctorul Valentine a descoperit și alte linii drepte care striază fundul marin. El le-a urmărit la mică și la mare adâncime, *pe uscat și traversând insulele care le barau drumul*. Fără să se abată, aceleași linii abordau uscatul, continuându-și drumul, perfect rectiliniu, de cealaltă parte a insulei. După părerea doctorului Valentine aceste urme nu pot fi puse pe seama torpilelor, lanțurilor de ancoră trase de nave în derivă sau unor curenți marini. Urmele perfect drepte, lățimea lor redusă, faptul că traversează insule și dispar în hăuri submarine ne îndreptățește să credem că e vorba de un fenomen inexplicabil căruia încă nu i s-a determinat natura.

Scufundătorii au găsit galioane spaniole care s-au dus la fund în urma furtunilor sau a atacului piraților. Li s-a întâmplat să dea peste avioane și nave dintre care unele, lucru foarte ciudat,

nu fuseseră date dispărute. Au descoperit orașe înghițite de valuri. Multe dintre ele s-au năruit în valuri în epoca istorică, precum orașul corsar Port Royal, care s-a scufundat brusc în cursul unui cutremur de pământ în anul 1692. În anii din urmă au fost reperate pe fundul oceanului, în preajma arhipelagului Bahamas, așezări construite din piatră unde foste drumuri, ziduri, pardoseli acoperite cu dale, fundații, terase și piramide nu se înrudesesc cu nici o epocă sau cultură cunoscută.

Pe lângă aceste vestigii nebănuite ale unei antichități necunoscute, scufundătorii întâlnesc uneori eșantioane de viață submarină cel puțin tulburătoare care, deși văzute azi, par să aparțină unor alte epoci. Unele dintre aceste animale – admitând că le putem spune astfel – au fost zărite aproape de suprafață, contrar monstrului cu ochi și inotătoare întrezărit de căpitanul McCamis.

Bruce Mounie, din Miami, scufundător profesionist și specialist în fotografierea subacvatică, a văzut foarte clar, în 1968, în cursul unei scufundări, ceea ce a numit un „yeti submarin”.

Ne aflam la sud de farul de pe Great Isaac, în apropierea fosei. Pentru a examina mai bine fundul, mă lăsam remorcat, agățat de o parâmbă, de ambarcațiunea de zece metri, concepută special pentru scufundări și recuperări de epave. Am zărit fundul nisipos la vreo zece metri. Mă aflam la o adâncime suficientă pentru a-mi permite să văd dincolo de ambarcațiune și un fel de broască țestoasă rotundă sau un pește mare, de aproximativ o sută de kilograme, a devenit clar vizibil când am coborât spre a observa mai bine această prezență insolită. Animalul s-a întors și s-a uitat spre mine la un unghi de douăzeci de grade. Avea o față de maimuță cu

un cap proeminent, cu gât mult mai lung decât cel al unei broaște țestoase, de patru-cinci ori mai lung decât gâtul unui om. Capul a făcut o rotație așa cum poate să facă un șarpe în timp ce monstrul privea spre mine. Ochii semănau cu cei ai unei ființe omenеști, dar ceva mai mari; mi s-au părut în mod special adaptați vederii submarine. După ce s-a uitat destul la mine, animalul cu față de maimuță s-a îndepărtat, recurgând la o formă de propulsare localizată sub corp.

După spusele lui Mounier, creatura s-a îndreptat spre o grotă, împrejurare fericită pentru scufundător dacă avem în vedere legenda din insulele Bahamas despre un astfel de monstru, numit „luska”, cu față de primată și gât de șarpe care locuiește în grotele submarine și se hrănește cu carne de om.

Mounier afirmă că animalul nu era o broască țestoasă.

„Am prins și vândut sute de broaște țestoase și sunt sigur că nu era așa ceva. Cred că era vorba de o specie necatalogată, obiectul unei mutații recente sau, dimpotrivă, un animal preistoric pe care încă nu am avut niciodată ocazia să-l întâlnim.”

Uneori, specimene de faună insolită sunt zărite cu claritate de o mulțime de observatori în apele limpezi sau la suprafață în Triunghiul Bermudelor. *Santa Clara* pachebot de linie navigând sub pavilion grecesc, în drum spre Cartagena, Columbia, a raportat că a lovit un monstru marin neidentificat la 30 decembrie 1947, la orele șaptesprezece.

Relatări și legende despre evenimente insolite în care apar monștri – reali sau imaginari – și fantome au circulat în Bahamas și Antile cu mult înainte ca expresia „Triunghiul Bermudelor” să dea un nou impuls vechilor povești și să prolifereze altele

noi. Cadrul sau cunoașterea unei legende este posibil să-l împingă pe individ să creeze psihologic o experiență personală.

Ben Huggard, campion la natație pe distanță mare, a parcurs 260 km înot între Florida și Bahamas, în mai 1975.

Huggard înota în interiorul unei cuști remorcată de o vedetă echipată cu un sistem de radio-telefon, care le permitea membrilor echipajului să comunice cu el și să-l țină treaz citindu-i fragmente din diferite cărți. Printre acestea se afla și *Fălci*, o carte care se potrivea foarte bine cu împrejurările pentru că o serie de rechini-ciocan și de alte feluri își făcuseră apariția la zece minute după plecare și continuau să se țină după el. Trapa metalică prin care se intra în cușcă era închisă cu două broaște.

Huggard și-a început taversarea epică la Sombrero Point, Marathon Cay, în Florida, cu intenția de a urma Curentul Golfului care se deplasa spre nord și avea să-l ajute să ajungă la Nassau.

După prima zi, în noaptea de 2 mai, a trăit o experiență extraordinară. În momentul acela, Curentul Golfului, sau un curent secundar puternic, a căpătat o mișcare turbionară și l-a tras spre sud, în direcția Cubei, în loc spre nord-est, conform itinerarului prevăzut, făcându-l să devieze de la rută cu câteva mile. După ce în sfârșit a reușit să iasă din această schimbare neașteptată a curentului, Huggard a pornit spre Freeport, Nassau.

La căderea nopții, Huggard, care continua să înoate în interiorul cuștii sale escortat de rechinii care se vedeau foarte bine în lumina reflectoarelor ambarcațiunii care îl remorca, a avut brusc sentimentul că în partea trapei se întâmpla ceva. Iată ce mărturisește Huggard:

Respir totdeauna pe partea stângă, dar, brusc, am simțit nevoia ciudată să privesc spre dreapta, în direcția trapei. În momentul în care făceam acest lucru, trapa s-a deschis singură și a căzut în jos. Am înotat până la ea, am ridicat brațele, am închis cele două broaște și am încercat trapa. Apoi am pornit mai departe. Puțin mai târziu, am simțit din nou nevoia de a privi în aceea direcție. Și am văzut cu ochii mei cum trapa se deschidea din nou. Am cerut echipajului să vină cu scule și s-o închidă definitiv. Au venit doi oameni care au început să examineze broaștele și m-au asigurat că totul e perfect, nimeni n-ar fi putut să le deschidă. După plecarea lor, am continuat să am senzația că trapa se va deschide din nou. Chestia asta a durat toată noaptea. La fiecare sfert de oră sau, în cel mai bun caz, după o jumătate de oră, trebuia să inot spre poartă și s-o închid. Am intrat din nou în legătură cu echipajul și câțiva băieți probabil că și-au zis că sunt nebun pentru că, de fiecare dată când soseau, nici unul nu reușea să deschidă ușa. O zgâlțâiau, trăgeau de bare, dar trapa nu se deschidea. Broaștele își făceau perfect datoria. Totuși, de fiecare dată când îmi aruncam privirea în direcția lor, se puneau lent în mișcare și trapa se deschidea singură. Niciodată nu mi-a fost frică pe mare, dar parcă și acum simt teama aceea cumplită care mă obliga să privesc spre dreapta. Aveam impresia că o forță voia să mă atragă afară din cușcă. Era ca și cum cineva mă îndemna să sar de la fereastra unei clădiri foarte înalte. Știam ce mă aștepta dacă cedam, știam că voi fi sfârtecat de rechini, dar impulsul care mă stăpânea era aproape irezistibil. În sfârșit, n-am mai putut să rezist, trebuia să ies din cușcă. Am înotat până la trapă și m-am

agățat de ea. Tremuram, dar nu-i dădeam drumul. Îmi repetam tot timpul: „Nu voi ieși... Nu voi lăsa această forță, indiferent care era ea, să mă tragă afară din cușcă...” Până la urmă am închis-o la loc.

După spusele lui Huggard, trapa nu s-a mai redeschis, nici chiar atunci când o schimbare neprevăzută a timpului l-a obligat pe înotător să părăsească momentan adăpostul cuștii.

Deși timpul era liniștit, fără nici cea mai mică adiere de vânt, „de nu se știe unde s-a pornit un vânt incredibil”, ridicând valuri de doi metri și jumătate care s-au năpustit asupra cuștii. S-a intrat în legătură radio cu Freeport, Bahamas, s-a întrebat care erau condițiile meteorologice și imediat s-a răspuns: „Perfecte. Navigație excelentă până la Freeport”. Cu toate acestea, rafale cu o viteză de peste o sută cincizeci de kilometri la oră se abăteau peste locul unde înota Huggard.

Aceste vânturi puternice și constante proiectau în cușcă meduze. În cele din urmă a reușit să ajungă la Cat Cay, în Bimini, în momentul în care cușca se ducea la fund, flotoarele de polistiren expandat fiind deteriorate de acea furtună ciudată și neașteptată.

Întrebat dacă toate aceste peripeții aveau vreo legătură cu fenomenul Triunghiului, Ben Huggard a răspuns:

Cred că există ceva în scest sector. Altfel cum se explică ce li s-a întâmplat atâtor oameni? Trebuie neapărat să existe un motiv, dar nu-l cunosc.

Experiența lui Ben Huggard este deosebit de interesantă având în vedere o posibilă corelație psihică care ar lega-o de dispariția unor echipaje care au părăsit bordul navelor în cursul

ultimilor cincizeci de ani în Triunghiul Bermudelor, și poate chiar și într-o perioadă anterioară.

Printre explicațiile naturale – în locul unor explicații paranormale sau psihice – s-ar putea enumera pirateria, furtul încărcăturii, dorința proprietarului de a schimba identitatea, manevre frauduloase în vederea escrocării companiilor de asigurări, răpirea proprietarului și a echipajului (sau a proprietarului de către echipaj), revolta echipajului, talazuri uriașe care au măturat oamenii de pe punte în timpul unei furtuni, propagarea bruscă a unui incendiu amenințând o încărcătură inflamabilă care a împins echipajul să părăsească bordul (această ultimă explicație a fost propusă în celebrul caz al vasului *Maria Celesta*), părăsirea navei care părea pe punctul de a se scufunda în timpul unei furtuni, care mai târziu s-a redresat în mod inexplicabil (sau chiar a revenit la suprafață) pentru a fi regăsită pustie după un anumit timp.

Deși toate aceste explicații rămân plauzibile, numeroasele dispariții de indivizi au dat naștere unei teze conform căreia, printre forțele care acționează în Triunghi, există o influență sporadică care afectează psihicul uman, incitând uneori victima să se expună ea însăși distrugerii sau altor pericole necunoscute.

Oricum, forțele care acționează în Triunghiul Bermudelor, indiferent de natura lor, dovedesc că pot provoca modificări neașteptate ale legilor cunoscute de noi referitor la materie, gravitație, spațiu și timp.

VII. DINCOLO DE TIMP

Unul dintre misterele cele mai tulburătoare din Triunghiul Bermudelor îl constituie ciudata și ocazionala câștigare sau pierdere de timp, fenomen deosebit de deconcertant pentru o cultură ca a noastră, care consideră scurgerea timpului cu adevărat sacrosanctă. Acest fenomen a fost observat în principal de echipajul unor avioane, a căror preocupare în această privință este cât se poate de firească, întrucât timpul de zbor este notat cu grijă; dar poate să aibă o legătură și cu misterioasele dispariții (și apariții) ale unor nave, vechi sau recente, semnalate de-a lungul anilor.

Sosirea inexplicabilă a unor avioane înainte de ora prevăzută a avut loc după ce aparatele au traversat o ceață sau o pâclă groasă. Aceste sosiri premature s-ar putea explica în cazul unor vânturi puternice bătând din spate – cu viteze depășind o sută de noduri – numai că în cazurile respective nu s-au înregistrat astfel de vânturi.

S-ar mai putea avea în vedere și o apreciere greșită a vitezei vântului din partea pilotului sau o dereglare a instrumentelor, deși acest factor nu e prezent în toate cazurile înregistrate. Pe de altă parte, unele incidente au constituit obiectul unor verificări atât de severe încât, pe o anumită perioadă, timpul a luat-o înainte în mod inexplicabil, sau s-a redus la zero, sau a avut loc o proiectare în trecut sau în viitor, în timp ce echipajul și aparatul se aflau într-o anumită zonă din Triunghiul Bermudelor într-un moment precis.

Bruce Gernon Jr., din Boynton Beach, Florida, a trăit o experiență ciudată în ziua de 4 decembrie 1970, în timpul unui zbor între Andros și Palm Beach. Incidentul, care seamănă cu o deviație spațio-temporală și o „captură” din partea unei formațiuni noroase, este confirmat de jurnalul de bord, de copilot, de personalul de la sol și chiar de fișele de carburant.

Gernon, însoțit de tatăl său aflat pe postul de copilot, decolase din Andros cu un aparat Beechcraft Bonanza A-36 și survola bancurile din Bahamas, în drum spre Bimini. În timp ce urca pentru a ajunge la altitudinea indicată, el a remarcat în fața lui un nor de formă elipsoidală.

Stăteam instalat acolo, liniștit, și-mi aranjam planul de zbor, fără să mă gândesc deloc la acel nor, altfel mi-aș fi dat seama că ar fi trebuit să se afle mult mai sus. Zburam deasupra lui urcând cu trei sute de metri pe minut, dar am remarcat că se ridica exact cu aceeași viteză. Uneori i-o luam înainte, dar mă prindea imediat din urmă. Cred că avea o lungime de aproximativ douăzeci și cinci de kilometri. M-am gândit să întorc și să încerc să ajung din nou la Andros dar, până la urmă, l-am traversat și în partea cealaltă cerul era senin.

Dar când am întors capul să mă uit la nor, am constatat că devenise pur și simplu gigantic. Se arcuia în formă de semicerc și o altă nebulozitate, care probabil că făcea parte tot din el, se afla la o altitudine de aproximativ doisprezece mii de metri. Partea inferioară a norului părea că pătrunde în ocean, contrar norilor cumulus care se mențin la o înălțime bunicică.

Gernon a încercat să-l ocolească și, spre marea lui surprindere, și-a dat seama că se afla în interiorul „găurii”

norului gigantic care forma un fel de coroană, și s-a străduit să găsească o ieșire. Zărind o deschizătură, s-a îndreptat în direcția respectivă, dar spărtura s-a îngustat, micșorându-se și formând un tunel cilindric în nori. Când a ajuns la marginea faliei, la viteza critică de 370 km/h, spărtura se îngustase, având acum un diametru de șaiszeci de metri, și continua să se micșoreze.

Aveam impresia că mă uit prin înălțătorul unei puști. Părea să fie vorba de un tunel orizontal lung de un kilometru și jumătate, îndreptat spre Miami. La capătul opus zăream cerul albastru și senin dintre tunel și Florida...

Gernon a mărit viteza pentru a traversa tunelul. El a remarcat că pereții acestuia erau de un alb strălucitor și erau foarte precis conturați. De-a lungul pereților, trâmbe de nori se învârtteau încet în sensul acelor de ceasornic.

Fără pilotul automat care păstra aripile la nivel cu orizontul, probabil că m-aș fi învârtit în sensul de rotație al norilor și aș fi pătruns în pereți.

În cursul ultimelor douăzeci de secunde, extremitatea aripilor a atins ușor pereții în ambele părți. În acest stadiu, Gernon s-a pomenit, timp de câteva secunde, în stare de imponderabilitate.

După ce a ieșit din tunel, Gernon și-a dat seama că era înconjurat de o ceață verzuie în timp ce el se aștepta la cerul albastru pe care-l zărise puțin mai devreme. Deși vizibilitatea virtuală părea că se întinde până la câțiva kilometri, „nimic nu era vizibil... totul era scăldat în acea ceață de un alb verzui”.

Încercând să determine poziția în care se afla, pilotul a constatat că toate instrumentele electronice și magnetice de navigație nu funcționau și nu a putut intra în contact cu controlul radar.

Conform timpului său de zbor, Gernon ar fi trebuit să se apropie de Bimini. Deodată, în ceață, sub aparat, s-a precizat cu o viteză vertiginoasă ceea ce părea a fi o insulă. În momentul acela a auzit controlul radar din Miami anunțând că un avion zbura pe direcția vest deasupra orașului. Gernon a declarat turnului de control că acesta se adresa probabil altui avion, pentru că aparatul Bonanza, conform planului său de zbor, se apropia de Bimini Keys.

În stadiul acesta a intervenit un incident deosebit de tulburător.

*Brusc, fante imense au sfâșiat ceața de jur împrejurul nostru; aveam impresia că priveam printr-un stor. Fantele erau paralele cu direcția noastră. Interstițiul s-a lărgit din ce în ce mai mult, permițându-ne să zărim Miami Beach chiar dedesubtul nostru...**

După ce a aterizat la Palm Beach, Gernon și-a dat seama că parcursese traseul în patruzeci și cinci de minute, nu în șaptezeci și cinci cum se întâmpla în mod obișnuit, deși nu urmasse o linie directă și străbătuse patru sute de kilometri în loc de trei sute douăzeci în zbor normal. Cum a putut avionul să parcurgă patru sute de kilometri în patruzeci și cinci de minute când viteza lui maximă de croazieră este de 300 km/h?

Gernon a examinat problema sub toate aspectele. A verificat fișele de carburant ale zborurilor anterioare și a observat că

*. Un avion ca cel pilotat de Gernon nu poate sub nici o formă să parcurgă într-un zbor de câteva minute distanța dintre Bimini și Miami (n.a.).

avionul lui consuma în general o sută cincizeci de litri de benzină pentru același traseu. Dar de data asta nu folosise decât o sută cinci. După cum spune Gernon: „Asta corespundea cu jumătatea de oră lipsă pentru că aparatul Bonanza consumă treizeci și opt de litri de carburant într-o jumătate de oră și parcurge în jur de o sută cincizeci de kilometri.”

Deși nu poate formula nici o explicație sigură acestui interval de timp, Gernon crede că, în timp ce se afla în tunel, formațiunea noroasă ar fi putut să se deplaseze cu o viteză de o mie cinci sute de kilometri pe oră ceea ce, adăugându-se propriei sale viteze, ar fi conferit aparatului său un spor de rapiditate și ar explica astfel economia de carburant constatată.

Inexplicabilele variații de timp care au fost raportate sunt uneori mai scurte decât intervalul de o jumătate de oră constatat de Gernon iar alteori infinit mai lungi.

O deviație de timp, scurtă dar frapantă, a fost descrisă într-un studiu anterior, și se referea la cele zece minute lipsă în cazul unui avion al companiei National Airlines care zbura spre Miami. Pierdut de radar timp de zece minute înainte de operațiunile de aterizare, aparatul a reapărut și a aterizat normal. Piloții, tulburați de ambulanțele și mașinile de pompieri care dăduseră năvală pe pistă, au fost întrebați de turnul de control și de echipele de ajutor dacă avuseseră dificultăți în perioada în care avionul nu apăruse pe ecranul radarului. După spusele pilotului și copilotului, nu se întâmplase nimic, doar că zburase în ceață timp de vreo zece minute. Presați de întrebări, piloții s-au uitat la ceasuri și au remarcat că acestea erau în urmă cu zece minute, ca și cele de la bord. În aceeași situație se aflau și ceasurile pasagerilor. Toate pierduseră inexplicabil zece minute, după toate probabilitățile exact intervalul de timp în care avionul nu a apărut pe ecranul radarului.

Timpul a suferit o deviație diferită în ceea ce privește echipajul unui aparat P-2 al marinei, în iunie 1970, atunci când avionul se întorcea dintr-o operațiune de supraveghere a mișcărilor unui submarin rusesc care naviga în apele insulelor Bahamas.

Aparatul a venit în picaj până aproape de suprafața apei, apoi a întâlnit turbulențe neprevăzute luând din nou înălțime. Pilotul a trebuit să apeleze la toată puterea ascensională, astfel că un cilindru a făcut explozie. Legăturile radio erau întrerupte și SOS-ul lansat nu a primit nici o confirmare. Puțin după emiterea SOS-ului, avionul a reușit să aterizeze la Jacksonville. Acolo pilotul a fost întrebat dacă nu vrea să participe la operațiunile de salvare ale unui avion căruia tocmai i se recepționase SOS-ul. Cu alte cuvinte, era solicitat să participe la propria lui salvare!

Într-un mod oarecare, SOS-ul lansat de pilot înțepenise undeva în atmosferă (sau în timp) vreme de cincisprezece minute.

Au fost semnalate numeroase cazuri în care avioanele au înregistrat pierderi de timp incredibile, fără ca pe moment să se fi observat fenomene insolite. Tim Lockley, care a lucrat în aviația militară și acum trăiește la Dallas, Texas, își amintește ceea ce i s-a întâmplat în noiembrie 1970, pe când făcea parte din echipajul unui avion C-130 cu patru turboreactoare.

Efectuam o misiune pentru NATO ce trebuia să ne ducă la Mildenhall, Anglia, via Azore. Eram la sfârșitul lui noiembrie și adoptasem itinerarul culoarului sudic, adică cel care merge de la Pope (California de Nord) la Lajes (în Azore). Când am aterizat, nu mică ne-a fost mirarea când am constatat că avionul nostru avea un

avans de trei ore și jumătate față de celelalte aparate din grupul nostru care, mergând în același loc, decolau la un interval de o jumătate de oră. Nu a existat nici o explicație. Aparatele C-130 nu sunt concepute ca să zboare cu o asemenea viteză. Nu s-a remarcat nici o dereglare electronică sau orice altceva neobișnuit. Totuși, la un moment dat, am băgat de seamă că indicatorul vitezei proprii nu corespundea cu cel al vitezei față de uscat. Viteza proprie era normală, dar viteza față de sol indica că ne deplasăm cu mai multe sute de noduri. La aterizare am avut o surpriză dintre cele mai mari. Un ofițer ne-a explicat că probabil am zburat într-un curent de mare altitudine, ceea ce e imposibil pentru că nu urcasem destul de sus ca să întâlnim așa ceva. Pe de altă parte, un vânt puternic bătând din spate ar fi fost imediat indicat de instrumentele noastre.

Se aud tot felul de zvonuri despre incidente de acest fel – când avioanele intră într-o „albeață” – când cerul și apa se confundă și nu mai știi unde ești, nici unde mergi. Ești complet dezorientat față de orice reper, chiar și față de timp.

Multe incidente petrecute în apele și pe coastele Triunghiului par să fie reflectarea unor evenimente trecute – sau a unor prezențe trecute – de parcă timpul, în anumite momente, ar putea să proiecteze indivizi din prezent în trecut sau să devieze realitatea spațio-temporală astfel încât să se confunde trecutul cu prezentul – și poate și cu viitorul.

Deși unele relatări frizează magia și fantasticul, trebuie să ne amintim că fac referire la incidente observate cu claritate și

că martorii sunt demni de toată încrederea. Aceștia, în timpul activităților lor pe mare, nu căutau să surprindă niște fenomene ciudate, ci se limitau doar să constate ceea ce se producea. John Sander, steward la bordul navei *Queen Elizabeth I*, a fost martorul unui astfel de incident în cursul toamnei anului 1967.

Navigam la bordul navei Queen Elizabeth I care traversa atunci zona cunoscută sub numele de Triunghiul Bermudelor, venind de la Nassau și îndreptându-se spre New York. Cerul era senin și marea calmă. Mă aflam, împreună cu un alt steward, pe puntea din spate, pe la orele 6:45 dimineața, unde ne beam cafeaua înainte de a ne începe munca. Deodată am zărit un mic avion, semănând cu un Piper Comanche, la aproximativ trei sute de metri de navă și la o altitudine de două sute de metri. Avionul zbura drept spre noi venind de la tribord. I l-am arătat colegului meu, Sidney Worthington. Deodată, când probabil că ajunsese la vreo șaptezeci și cinci de metri de noi, a intrat de tot și fără să facă nici cel mai mic zgomot în apă, lângă nava noastră. Nici un strop! A dispărut ca prin farmec! S-ar fi zis că marea aceea calmă se deschisese și-l înghițise.

Colegul meu a rămas incremenit locului, cu ochii țintă la locul în care se produsese accidentul, în timp ce eu m-am dus să-l informez pe ofițerul de cart. Acesta a întors nava și a lăsat la apă o ambarcațiune, dar marinarii n-au descoperit nici cea mai mică urmă de ulei, nici cel mai mic fragment de epavă, nimic. Nimeni nu voia să ne creadă.

N-am reușit niciodată să înțeleg de ce nu a sărit nici un strop. Știu că ceea ce spun este aproape incredibil,

dar sunt credincios și sunt gata să jur pe Biblie că totul s-a petrecut întocmai.

Un alt caz de dispariție a unui avion a avut nu doi martori, ci sute. Incidentul a avut loc la Daytona Beach, Florida, în seara de 27 februarie 1935. După cum relatează Richard Winer (*The Devil's Triangle*, 1974), cercetător cunoscut, care s-a ocupat multă vreme de fenomenele Triunghiului, „un avion argintiu cu lumini roșii și verzi la capetele aripilor” a fost zărit în momentul în care se prăbușea în apă chiar în fața hotelului Daytona Beach, pe la orele douăzeci și două. Aparatul era atât de aproape încât doi martori, domnul și doamna Forrest Additon, care admirau marea de la balcon, au avut impresia „că venea direct prin fereastra lor”.

Alertate de mulți alți martori, vedetele pazei de coastă și alte câteva mici ambarcațiuni au cercetat imediat locurile din apropierea plajei, dar zadarnic. Totuși, pentru că avionul fusese văzut pe când se scufunda la mai puțin de o sută de metri de plajă, e aproape de neconceput să nu se găsească nici o epavă (sau urmă de ulei) într-o zonă bine delimitată, într-o apă nu prea adâncă și pe o mare calmă. Sute de persoane au dat declarații despre incident, declarații care corespundeau perfect și indicau același sector. Cu toate acestea, verificările ulterioare la aerodromurile din Florida și chiar din Georgia au dus la concluzia că nici un avion nu fusese dat dispărut. Cazul a fost până la urmă clasat și trecut la rubrica „zvonuri”.

Ca și avioanele, numeroase vase, aparținând descori unei epoci anterioare, au fost zărite de pe puntea altor nave, frecvent prin vârtejuri de ceață, dar alteori chiar și pe vreme frumoasă.

Evident, aceste relatări constituie trama multor legende iar vasele fantomă din Triunghiul Bermudelor și din Marea

Sargaselor, situată în partea lui orientală, au fost întrezărite de secole. De la fantomaticele galioane spaniole și până la Olandezul Zburător, dotat cu puterea de a fi în același timp în mai multe locuri. Uneori, observațiile au fost atât de clare încât au făcut obiectul unor rapoarte către paza de coastă. Aceasta, deși nu crede în vase fantomă, se interesează de toate navele abandonate în voia valurilor, indiferent de originea lor veche sau modernă.

Hadley Doty, care a navigat multă vreme pe cargourile companiei United Fruit, ofițer al marinei regale canadiene, se afla la bordul navei *Cyrus Field* cu ocazia unei operațiuni de montare a unui cablu în primăvara anului 1946.

Ne aflam la vreo cincisprezece mile de coasta Floridei. Noaptea era senină. Deodată, unul din oamenii de pază a strigat: „Cârmiți! Cârmiți!” Asta însemna că nava trebuia să-și schimbe direcția cât putea de repede.

Ofițerul de cart a văzut un vas cu pânze pătrate trecând pe lângă etrava noastră. La bord nu se zărea nimeni, dar în partea din spate strălucea o lumină în cabina căpitanului.

Schimbarea rutei a fost trecută în jurnalul de bord și semnalată pazei de coastă la New York.

Paza de coastă ne-a spus că li se raportaseră câteva incidente asemănătoare petrecute în noaptea aceea între Bimini și Florida. Pe moment, n-am dat nici o importanță acestei întâlniri dar, după ce paza de coastă ne-a declarat că nu a putut să descopere nimic în legătură cu acest vas mare cu pânze, am început să ne punem tot felul de întrebări.

Vasul apăruse din neant și părea că pur și simplu se volatilizase.

Bineînțeles, vasele fantomă nu sunt proprietatea exclusivă a Triunghiului Bermudelor și au fost frecvent semnalate pe în toate mărilor globului. *Olandezul Zburător* – corabia care, conform legendei, a fost condamnată să rățăcească veșnic cu un echipaj de schelete deoarece căpitanul ei l-a sfidat pe Dumnezeu în timp ce se afla coplesit de dificultățile întâlnite pe când vasul lui trecea dincolo de Capul Bunei Speranțe – se consideră a fi fost zărit în Marea Sargaselor precum și în diverse alte puncte, deși, după toate aparențele, numele ei pare să fi fost dat tuturor vaselor fantomă.

Un observator celebru, care nu părea deloc neliniștit de fenomenul vaselor fantomă, nu a fost altul decât George al V-lea, regele Marii Britanii și împărat al Indiilor. Incidentul a avut loc pe când era încă prinț de Walles și se afla în calitate de cadet la bordul navei HMS *Inconstant*, în Oceanul Pacific în anul 1881. Iată ce a trecut viitorul rege în jurnalul de bord:

La orele patru dimineața, „Olandezul Zburător” a trecut prin fața etravei noastre. Corabia emitea o ciudată lumină fosforescentă, ca cea care învăluie un vas fantomă. În mijlocul acestei lumini, catargele, arborada și pânzele unui bric au apărut cu claritate când vasul a ajuns în fața etravei noastre venind de la babord, unde a fost zărit și de ofițerul de cart de pe pasarelă, precum și de caporal, care a fost trimis imediat pe puntea de la provă. Dar când a ajuns acolo, nu a mai zărit nici urmă de vas, în apropiere sau mai departe, deși noaptea era senină și marea calmă.

În timp ce mărturia vizuală a omului este supusă influențelor sugerate de imaginație, precum și imaginilor subliminale sau

memorate, este interesant de notat că, după un raport recent, o fotografie, făcută la bordul unei ambarcațiuni în timpul unui fenomen electromagnetic, a înregistrat ceea ce nici fotografii și nici observatorii nu văzuseră.

Evenimentul a avut loc în cursul unei expediții de cercetări și de fotografiere în vederea realizării unui film, la bordul iahtului *New Freedom*, la aproximativ șaptezeci și cinci de mile nord-est de Bimini. În apropiere nu se mai afla nici o altă ambarcațiune. Zona era bântuită de o furtună electromagnetică de mare intensitate fără a fi însoțită de ploaie. Cerul nopții, deși senin, era constant brăzdat de fulgere care deseori căpătau nuanțe verzi și purpurii. Bubuiturile tunetului și fulgerele deveneau din ce în ce mai puternice și în cele din urmă au atins paroxismul de luminozitate la orizont, lăsând impresia sfâșierii boltei cerești.

Doctorul Jim Thorne, șeful expediției, care făcea fotografii color cu un Pentax 35 mm, și-a îndreptat aparatul spre orizont exact în momentul în care o izbucnire de fulgere brăzda cerul, însoțită de un bubuit de tunet asurzitor. După dezvoltare, s-a văzut că filmul fotografic înregistrase mai multe imagini decât era de așteptat. În stânga fotografiei, la 23-30 m de iaht, apăreau pânzele pătrate ale unei corăbii mari. Totuși, înainte sau după furtuna electromagnetică nu a existat nici un vas în apropiere. Evident, intensitatea fulgerelor la orizont atrăsese probabil atenția majorității spectatorilor, dar aparatul fotografic, lipsit de emoții, a înregistrat pur și simplu ce era vizibil, indiferent cât de scurtă a fost apariția.

Greșelile de manevrare sau de dezvoltare au fost excluse de experții și tehnicienii de laborator. Nu s-a descoperit nici o dereglare a aparaturii și nu s-a putut formula nici cea mai mică explicație a modului în care pânzele și ceea ce părea a fi postul

de pilotaj al unei corăbii vechi cu pânze pătrate se „materializaseră” și fuseseră fotografiate exact în momentul în care furtuna electromagnetică atingea paroxismul.

În timp ce vechile observații depindeau doar de ochiul omului, fenomenele actuale pot să fie verificate de o aparatură electronică de precizie, care le-a detectat de multe ori mai înainte ca ele să fi putut fi zărite de martori sau chiar când aceștia nu le vedeau.

În această categorie poate fi trecut incidentul navei *Yamacraw* (vezi cap. IV) când o „fâșie de pământ” a fost mai întâi detectată, deși nu se vedea deloc cu ochiul liber, apoi observată și în sfârșit traversată de ambarcațiunea pazei de coastă, pentru ca până la urmă să se dovedească a fi o perdea rectilinie și ridicată de ceață sulfuroasă cu o densitate suficient de mare pentru a sensibiliza radarul.

Totuși, cazul lui *Hoolyhock*, vas însărcinat cu întreținerea balizelor, al cărui radar semnală constant pământ sau o insulă în largul Statelor Unite, între Bimini și Florida, poate să aibă o explicație foarte diferită. Trebuie să amintim că multe iahturi au raportat faptul că radarul lor a semnalat pământ în aceeași zonă. Dar într-o anumită epocă, pământul se afla într-adevăr acolo, aproape în același punct al oceanului. Epoca aceea este sfârșitul ultimei glaciațiuni (aprox. 12000 de ani), când litoralul Foridei înainta foarte departe în ceea ce este acum Oceanul Atlantic iar insulele Bahamas erau mult mai întinse decât în zilele noastre.

S-a emis ipoteza că în anumite zone – Triunghiul Bermudelor constituind un exemplu deosebit de concludent – sub efectul unor curenți sau al unor forțe care actualmente nu sunt încă cunoscute, timpul prezintă o curbura sau proiectează imagini vizuale sau amintiri din trecut în prezent.

Astfel, ceea ce a fost zărit în cazurile amintite ar putea fi apariția unui vas sau a oricărui alt obiect evoluând în trecut (sau în viitor), sau chiar memoria vizuală a unui litoral pierdut sau a unui continent dispărut.

După toate aparențele timpul a incremenit în cazul unor transmisii radio; unele mesaje radiofonice și chiar un ocazional program de televiziune au fost recepționate la câțiva ani după emiterea lor, de parcă ar fi trecut printr-o perioadă intermediară plutind în timp și spațiu.

Astfel de transmisii venind din trecut au fost raportate de operatorii radio din aviația militară aflați pe frontul din Vietnam, care pretindeau că unele mesaje recepționate veneau de la avioane în misiune în cursul unui război precedent, cel din Coreea.

Deși astfel de relatări pot avea diferite cauze, dintre care farsa nu poate fi exclusă, ar fi greu de explicat incidentul ciudat, cu privire la un program de televiziune, care s-a produs în Anglia la 14 septembrie 1963.

În seara aceea, telespectatorii britanici au avut surpriza să remarcă că programul lor dispărea treptat și că, sporadic, se adăuga o emisiune de la TV-KLEE, o stație din Houston, Texas. Cele două programe dispăreau și periodic se amestecau, deși cel din Texas ajungea cu mai multă intensitate decât cel britanic. Nu s-a răspuns niciodată satisfăcător plângerilor telespectatorilor, căci programul respectiv fusese lansat pe unde cu câțiva ani înainte iar stația emițătoare nu mai exista. Mai târziu s-a apelat la o firmă specializată în electronică pentru a se încerca explicarea incidentului, dar nu s-a putut ajunge niciodată la o explicație satisfăcătoare. Numele firmei se potrivea în mod uimitor cu aspectul misterios și oarecum pierdut în timp al incidentului. Ea se numea Atlantis [Atlantida] Electronics Ltd. și își avea sediul la Lancaster, Anglia.

Perceperea unui trecut foarte îndepărtat este ușoară pentru oricine dacă ridică ochii spre stele într-o noapte senină. E destul să fii conștient de faptul că lumina multora dintre ele, deși foarte vizibilă, în realitate nu mai strălucește. Astrul care, într-o anumită epocă, a emis această lumină nu mai scânteiază de multă vreme, dar aceasta rămâne vizibilă după ce sursa a dispărut din timpuri imemorabile din cauza distanței pe care trebuie să o străbată. Dacă se ia în considerare curbura teoretică lumină-spațiu, ne putem imagina că un fenomen comparabil are loc în acea albeață neutră care se manifestă sporadic în zonele puternic magnetizate ale mării precum și la poli.

O legendă ciudată a luat naștere în urma survolării Polului Sud de către amiralul Richard E. Byrd în 1929. Ea e legată de un raport radio transmis de amiral din avion – raport atât de incredibil încât oficialitățile preferă să păstreze tăcerea asupra lui – despre observația făcută în zona polului. În cursul zborului său, care simultan făcea obiectul unui reportaj radio, a ieșit deodată dintr-o masă de ceață și s-a pomenit survolând un pământ fără gheață pe care a reușit să distingă chiar vegetație, lacuri, animale semănând cu niște mamuți sau bivoli enormi precum și niște oameni care păreau a-i păzi.

După spusele unor cercetători specializați în zoologie și explorare, care se străduiesc să elucideze acest raport, transmisia a fost întreruptă și acele părți din reportaj care aveau legătură cu acest fenomen insolit au fost mai târziu șterse. Totuși, credința populară în această relatare ciudată a fost ulterior întărită de frazele amiralului Byrd în privința „acelui pământ de dincolo de pol... centrul marelui necunoscut...” și de o remarcă și mai ciudată, făcută în 1957, în legătură cu „acel continent fermecat din cer, pământul misterului veșnic...”

Faptul că mulți oameni par să-și amintească, sau cred că își amintesc, emisiunea trunchiată adaugă un mister în plus

misterului inițial. Nu se știe unde e raportul lui inițial și nici ce s-a întâmplat cu broșura scrisă de el, cuprinzând mai puțin de o sută de pagini, în care își nara aventura, broșură care a dispărut din bibliotecă și colecții, deși numeroase persoane pretind a fi avut cunoștință de ea.

Căutarea unor martori care au ascultat această emisiune controversată și aproape legendară este desigur foarte dificilă, pentru că foarte mulți își amintesc de ea, dar tare puțini au mai păstrat o amintire precisă.

Cu ocazia acestei anchete, am fost foarte fericit că am putut înregistra mărturia lui Emily Ingram, din Miami, jurnalistă judiciară căreia profesia i-a antrenat memoria, ceea ce-i permite să fie foarte precisă când evocă evenimentele trecute.

În vremea aceea locuiam la Boston și tatăl meu și cumpărase de curând un nou aparat de radio care avea un difuzor în afara căștii de ascultare. Amplificatorul era încastrat în perete și toată aparatura avea nevoie de o antenă mare. Îmi amintesc foarte bine pentru că tatăl meu a căzut de pe acoperiș instalând-o, dar a reușit să facă aparatul să funcționeze.

Mama era cea mai interesată de reportajul amiralului Byrd. Se anunțase că va urma paralela 70 până la pol și că va emite în timpul zborului. După ce aparatul a fost branșat pe stația respectivă (un releu din Boston), în difuzor a început să se audă emisiunea. Au fost mulți paraziți, apoi am auzit vocea amiralului Byrd. La început a fost o relatare clasică, descriind survolarea unor câmpuri de zăpadă și gheață. Apoi au urmat din nou paraziți, care s-au intensificat după care au încetat brusc. Totul a devenit mai calm și vocea amiralului Byrd se auzea foarte clar. Deodată a spus:

„Priviți! Vedeți? Acolo jos e iarbă... o iarbă deasă... cât e de verde!... Și sunt și flori... peste tot... sunt superbe... și uitați-vă la animalele acelea... ai zice că sunt niște elani... iarba le ajunge până la burtă... Și priviți!... Sunt și oameni! Par surprinși că văd un avion.”

Îmi amintesc că în momentul acela mama a spus amuzată: „Pariez că au și urechi lungi!” Apoi a urmat mult zgomot și paraziți, și asta a fost tot ce s-a auzit din acest program. A fost imposibil să-l mai găsim pe alte lungimi de undă unde muzica succeda vocii amiralului Byrd fără să se facă nici cel mai mic anunț.

Niciodată nu ni s-a explicat ce s-a petrecut. Mulți dintre vecinii noștri ascultaseră și ei emisiunea, dar nici ei nu știau mai mult decât noi. Îi închiseseră gura amiralului chiar la mijlocul reportajului. Doream cu înflăcărare să aflu ce se întâmplase și am scris familiei Byrd, în Virginia, dar n-am primit nici un răspuns.

Reamintirea acestei emisiuni, după trecerea atâtor ani, dovedește cât de incredibilă a fost acea relatare radiodifuzată. Este deci posibil ca stația din Boston, primind un ordin oficial, să fi întrerupt reportajul care părea lipsit de sens, în parte poate ca să salveze reputația amiralului Byrd.

Se poate avea în vedere și faptul că Byrd ar fi survolat câmpuri magnetice, după cum indică aflusul intermitent de paraziți. În acest caz, întreruperea reportajului s-ar fi datorat unei intervenții magnetice, nu guvernamentale.

Pe de altă parte, după afirmațiile anumitor cercetători, dacă amiralul Byrd a intrat într-o curbură a timpului după ce a traversat zone cu un magnetism intens, unde radio nu ar fi

putut să treacă barierele interdimensionale, ceea ce a dus la oprirea emisiunii.

Amintirea amiralului Byrd este frecvent asociată cu această legendă ciudată și persistentă, care ulterior s-a îmbogățit cu observații asemănătoare făcute atât în Arctica cât și în Antarctica.

După confidențele pe care Byrd le-ar fi făcut unora dintre confrății lui exploratori, el ar fi zărit animale mari, mamuți, bizonii din pleistocen, cervide enorme și oameni. S-a pretins că declarațiile bizare ale lui Byrd despre aceste observații, precum și cele care se referă la „continentul din cer” s-ar datora solicitărilor fizice, impuse de lunga și solitara operațiune de supraviețuire la care s-a supus în timpul interminabilei nopți antarctice din 1934. În cursul acestei izolări severe, el a suferit efectele dăunătoare ale singurătății și, după toate aparențele, ale unui început de asfixie din cauza oxidului de carbon, ceea ce mai târziu ar fi putut să-i altereze simțul observației în așa măsură încât să-l facă să aibă halucinații atunci când survola vastele zone glaciare ale Antarcticii, unde albul orbitor și frecvența absență a orizontului sunt propice mirajelor și altor distorsiuni ale vederii.

Cu ocazia unor zboruri ulterioare, după 1947, deasupra Polului Sud, alți exploratori calificați au confirmat observațiile lui Byrd cu privire la anumite fenomene polare dintre cele mai ciudate, printre ele numărându-se densitatea atmosferei care deasupra polului este de două ori mai mică decât cea din restul planetei și ridicarea notabilă a temperaturii când ieși altitudine în zona Polului Sud, după cum dovedesc experiențele făcute cu baloane-sondă. După cum spunea amiralul Byrd: „Polul Sud e înfoclit cu o pătură caldă.”

Relatarea amiralului Byrd a dat naștere la o adevărată legendă, bazată poate și pe vechile credințe, conform cărora în

interiorul pământului ar exista grote imense și că pe suprafața puțin aplatizată a globului, adică la poli, ar putea exista intrări prin care s-ar putea ajunge la acest pământ interior.

Aceste legende ale unui pământ interior, descris în mod alert și pitoresc în cărțile sacre ale religiei hinduse și religiei budiste, sunt în general considerate drept adevărate în Mongolia, în Tibet și în regiunile vecine din estul Asiei Centrale. Ele zugrăvesc așa-numitul Arghati, ținut ascuns în interiorul pământului, ca fiind locuit de semizeii și de oameni care, ocazional, urcă până la pământul exterior. Arghati, acest prototip al lui Shangri-La, a constituit de-a lungul timpului obiectul unei căutări constante din partea unor conducători, călători, exploratori și mistici din Asia și din alte continente. Chiar Hitler, auzind de Arghati de la un ghicitor aflat în serviciul său, s-a interesat de cercetări și a trimis în lume câteva echipe care aveau sarcina să descopere în acest univers interior și secret.

Lăsând de-o parte atracțiile acestei legende precum și improbabilitatea din punct de vedere climateric a existenței unor grote sau intrări la poli, se poate totuși spune că observațiile amiralului Byrd și a unora dintre emulii săi au avut loc în zone cu concentrații sau aberații magnetice. În consecință, dacă Byrd a zărit într-adevăr oameni, animale și o vegetație dintr-o altă epocă la ieșirea dintr-o masă de ceață, regiunile respective devin mai plauzibile dacă considerăm că pământul întrezărit arăta o floră și o faună dintr-o altă eră, dintr-o vreme în care polii erau situați în alt loc decât actualul lor amplasament, pentru că ei au înregistrat de-a lungul mileniilor numeroase deplasări care nu sunt cunoscute.

*

* *

Poate că ideea unei repetări ocazionale sau o deplasare în timp ar putea să explice observarea frecventă a unor „vase fantomă”, precum și alte fenomene (pe care le numim „psihice”, din lipsa unei explicații mai bune) din Triunghiul Bermudelor. S-ar mai putea spune că anumite „victime” ale Triunghiului ar putea să fi intrat într-o altă dimensiune, uzând de o deschidere în timp, poate fără ieșire practicabilă, unde observatorul ar deveni, în anumite condiții, parte integrantă a proiecției din timpul în care se afla.

Considerată din acest unghi, dispariția inexplicabilă a lui Carolyn Coscio, la 7 iulie 1964, ar putea fi interpretată într-un mod nou și destul de stupefiant.

Carolyn Coscio, însoțită de un pasager, Richard Rosen, trebuia, conform planului de zbor, să facă escală în insula Grand Turk pentru alimentare cu carburant, venind de la Pompano Beach și ducându-se în Jamaica pe deasupra arhipelagului Bahamas. La ora aproximativă la care ar fi trebuit să ajungă la insula Grand Turk la bordul aparatului Cessna 172, personalul de pe micul aerodrom a zărit un avion de acest tip descriind cercuri deasupra insulei. Oamenii au auzit vocea pilotului care vorbea pasagerului său dar nu reușea să intre în contact radio cu turnul de control.

Carolyn Coscio spunea că probabil făcuse vreo greșală, că insula nu era insula Grand Turk pentru că „jos nu era nimic”. Apoi a fost auzită împărtășindu-i pasagerului său îngrijorarea în legătură cu rezerva de carburant și hotărârea de a încerca să ajungă pe alt aerodrom. Aceste remarci au fost urmate de întrebarea ciudată: „Chiar nu avem cum să ieșim de aici?”

Nu s-a mai găsit niciodată vreo urmă de Carolyn Coscio și de avionul ei Cessna 172. Se presupune că aparatul zărit

deasupra insulei Grand Turk era al ei deși nu a fost identificat în mod categoric. Dar dacă observatorii de la sol puteau să vadă avionul și să surprindă conversația, de ce Carolyn Coscio nu auzea turnul de control? De ce nu zărea pista de aterizare și clădirile? Explicația n-ar putea consta în faptul că, printr-o ciudată inversare a timpului, ea se uita într-adevăr la insula Grand Turk, dar la un moment anterior construirii aerodromului?

Poate că „viciile de timp” (admițând că sunt posibile) sunt mai frecvente decât s-ar crede. Unele relatări, provenind din toate părțile lumii, au descris vreme de secole ceea ce poate să se înrudească cu un astfel de concept. Dat fiind faptul că teoriile științifice de ieri s-au metamorfozat în fapte acceptate azi, s-ar putea să se reușească ca enigma timpului (și să ne amintim că vechea enigmă a Sfinxului din legenda greacă este fundamental o enigmă a timpului) să fie mai bine cunoscută. Poate că se vor descoperi alți factori susceptibili să influențeze curbura timpului – condițiile acestor curburi pot să existe nu numai în spațiul sideral, așa cum a afirmat Einstein și alți savanți, ci și în anumite locuri de pe suprafața Pământului.

Într-o epocă anterioară, fenomenele neexplicate care aveau o legătură cu viciile de timp erau în general atribuite magiei sau vrăjitoriei, pe când în zilele noastre ele sunt trecute la rubrica relatări imaginare științifico-fantastice sau la cea a revelațiilor psihice, ambele prezicând viitorul cu o precizie destul de uimitoare.

În cadrul primei categorii găsim povestirile ciudate ale lui Jules Verne în care submarinul *Nautilus* avea niște dimensiuni aproape identice cu cele ale submarinelor atomice ale Statelor Unite și unde tirul de la Pământ la Lună se făcea de la o bază situată pe coasta de est a Floridei, cu o sută de ani înainte ca

lansările să aibă cu adevărat loc. Bomba atomică și efectele ei au fost descrise în benzi desenate cu mai mulți ani înainte de inventarea ei. Utilizarea fisiunii nucleare într-un război și descrierea, cu o precizie stupefiantă, a ravagiilor ei constituie un element important al epopeei *Mahabharata*, carte sacră a Indiei care relatează niște evenimente petrecute cu mii de ani înainte de compunerea inițială a acestei lucrări.

Este evident că universul e plin de mistere inexplicabile, imposibil de conceput pentru imaginațiile noastre. Unele dintre acestea, și dintre cele fundamentale, nu „sălășluiesc” în stele îndepărtate, ci se situează la o distanță atât de apropiată încât devin și mai tulburătoare. Aceste mistere privesc incompleta noastră percepție a materiei, a spațiului și timpului, precum și a relațiilor dintre ele. Unele întrebări, oricât de simple și fundamentale ar fi ele, nu pot găsi răspunsuri, iar cele pe care am încerca să le dăm ar fi inacceptabile față de concepțiile de care suntem capabili actualmente.

Printre altele, sunt întrebări care revin fără încetare. Ce este timpul? Când a început? Când se va sfârși? Unde începe spațiul? Unde se termină? Există infinitul? Aceste scurte întrebări de bază sunt neliniștitoare, chiar înfricoșătoare. Le evităm inconștient. Au devenit întrebările „interzise” (cel puțin în ceea ce privește accepția cotidiană a mediului nostru înconjurător) și rămân imposibil de priceput pentru înțelegerea noastră.

Totuși, dacă ne gândim că posibila controlare a timpului și spațiului devine realitate și că legăturile complexe dintre energie și timp vor deveni într-o zi perceptibile pentru noi, poate că greșim presupunând că suntem singurele entități care vom înregistra acest progres în zona noastră de univers. Este foarte posibil ca alte entități să posede deja astfel de cunoștințe, să aibă capacitatea să pătrundă după dorință în dimensiunea

noastră spațio-temporală din motive care rămân necunoscute, în ciuda teoriilor din ce în ce mai numeroase despre vizitatorii extraterestri sau veniți din alte dimensiuni. OZN-urile, zărite din ce în ce mai frecvent, și omniprezente, par a fi vehiculele acestei proiecții.

Dar indiferent care ar fi explicația OZN-urilor – că e vorba de un simplu caz de identificare greșită sau de o tehnologie superioară păstrată secretă – indiferent că vin din spațiul intersideral sau extrasideral, că sunt o reflectare sau chiar o sondă venind din trecut sau poate din viitor, că sunt produsul imaginației omului, sau chiar un produs spiritual sau real devenit evident prin asocierea colectivă a creierelor observatorilor, mi se pare destul de clar că activitățile OZN-urilor sunt legate într-un fel sau altul de fenomenul Triunghiul Bermudelor. Examinarea legăturilor privitor la acest sector ar putea să ne ducă la o corelație care până acum nu a fost remarcată – fiind poate prea evidentă.

VIII.

LUMI EXTERIOARE, LUMI INTERIOARE

Deși prezența unor OZN-uri a fost semnalată de milioane de martori în diferite puncte ale planetei, se observă o concentrare surprinzătoare a acestor manifestări în Triunghiul Bermudelor.

La Porto Rico de exemplu, OZN-urile au apărut cu o asemenea frecvență încât pe drumuri s-au format ambuteiaje enorme, din cauza numărului mare de oameni care, alertați de televiziune, presă și radio, au ieșit în masă ca să observe valurile de OZN-uri și manevrele lor de precizie pe cerul nopții. Lucrul acesta s-a petrecut în mod repetat în anumite sectoare iar miile de indivizi care au observat fenomenul aveau o impresie cât se poate de clară că nu asistă la evoluțiile unor aparate cunoscute de oameni. Formațiuni întregi de OZN-uri au apărut și au reapărut vreme de trei luni, de parcă ar fi respectat un orar, deasupra colinelor Adjuntas din centrul insulei Porto Rico, proiectând raze de lumină laterale, evoluând în formație la joasă altitudine, efectuând viraje precise la nouăzeci de grade (cu neputință pentru avioane), rămânând suspendate în aer, apoi dispărând. Unul dintre aspectele cele mai interesante referitoare la activitățile observate la Adjuntas îl aflăm dintr-o informație conținută în harta geologică stabilită de Statele Unite, unde e vorba de radioactivitatea naturală din Porto Rico, care indică alterări magnetice și o radioactivitate extremă precum și anomalii notabile în sectorul Adjuntas.

O altă zonă unde au fost observate foarte frecvent OZN-uri, la Arecibo, nu este altceva decât locul unde Statele Unite au instalat un radiotelescop gigantic.

Unii automobiliști au avut o surpriză suplimentară întorcându-se de la plimbarea la locul „manifestărilor cerești”. Într-un punct situat între San Sebastian și Lares, apariția unui OZN enorm survolând regiunea la joasă altitudine a coincis cu oprirea tuturor motoarelor automobilelor până când astronava, care emite străluciri portocalii și roșii, a efectuat o ascensiune aproape la verticală și a dispărut. În momentul acela motoarele au pornit din nou.

În aceeași perioadă, la Rio Piedras, periferie a orașului San Juan, a apărut un alt OZN enorm care a survolat grădina unde avea loc o petrecere cu ocazia unei aniversări, orbindu-i momentan pe invitați cu lumina lui de un albastru-verzui în timp ce cobora la joasă altitudine și plana deasupra reuniunii. Multe persoane au observat fenomenul din casele vecine în timp ce aeronava se deplasa cu viteză mică între două imobile cu douăzeci de etaje. Mașinile care circulau în zonă s-au oprit din cauza motorului care a încetat să mai funcționeze. Brusc, aparatul acela ciudat s-a ridicat la verticală într-un fel de ceață roșie, apoi s-a deplasat în direcția unei centrale electrice înainte de a dispărea ca prin farmec.

Pe coasta de sud a insulei Porto Rico, un obiect metalic enorm, de formă ovoidă, luminat strălucitor, a apărut noaptea nu departe de Santa Isabel, evoluând la o altitudine de aproximativ șase sute de metri. Obiectul a fost zărit de aproape întreaga populație și se pare că a eliberat sau a lansat mici formațiuni de obiecte metalice luminoase care, cele mai multe, și-au luat zborul în direcția nord (spre Adjuntas). Altele au planat deasupra orașului și una dintre ele s-a lăsat vertical ca

un elicopter deasupra unui grup de oameni care tocmai ieșiseră dintr-un bar. Oamenii s-au împrăștiat în grabă.

În cursul acestei perioade de activitate intensă a OZN-urilor, operatorii de la o societate de filme publicitare, care turnau la apusul soarelui de pe terasa hotelului Sheraton din San Juan, pentru a lăuda meritele unui anumit produs, au constatat deteriorarea bruscă a fundalului sub efectul unei luminozități intense produse de un obiect scânteietor ce părea că planează deasupra hotelului. Cineaștii și-au îndreptat atenția spre acea apariție ciudată care părea să crească în dimensiuni și luminozitate până la atingerea unor proporții amenințătoare. În momentul acela aparatul a dispărut brusc spre marea ușurare a martorilor. Totuși filmul nu s-a pierdut. Societatea l-a vândut nu ca film publicitar, ci ca film documentar unui grup (Creative Films) care își desfășura activitatea în această direcție.

Aguadilla, de pe coasta de vest a insulei, a primit vizita insolită a unor OZN-uri de mărime mijlocie care au evoluat deasupra bazei aeriene Ramey și au fost observate de sute de persoane care au părăsit lucrul ieșind din atelierele și spitalul din apropiere.

Observarea acestor apariții extraordinare a continuat aproape peste tot în insula Porto Rico în cursul lunilor august, septembrie și octombrie ale anului 1972, încât ai fi zis că flotele aeriene ale spațiului – admitând că există așa ceva – participau la o operațiune concertată pentru a-și etala forțele, așa cum făcuseră puterile coloniale pentru a-i „impresiona pe indigeni”.

Valul de manifestări OZN din 1972 este neobișnuit doar din cauza numărului mare de martori. Apariția unor obiecte zburătoare neidentificate este atât de obișnuită pe coasta Floridei, în insulele Bahamas, în Haiti, în Republica Dominicană, în Cuba, în celelalte insule din Caraibe, în

Bermude și deasupra mărilor din zonă, încât nu constituie o noutate când este semnalată de un mic grup de indivizi. Se ține cont de ea numai atunci când o mie de persoane au observat același fenomen. Și chiar și atunci, având în vedere frecvența unor astfel de observații, ele sunt destul de repede clasate și uitate.

În Cuba, relatările despre OZN-uri sunt cenzurate, deoarece se consideră că e vorba de aparate venind din Statele Unite. Totuși, în timpul debarcării din Golful Porcilor, ambele tabere au zărit OZN-uri și obiecte submarine neidentificate. Astfel, într-un caz, manifestarea lor stupefiantă a evitat capturarea unei vedete a CIA de către un vas de patrulare cubanez.

În acea perioadă din 1972, când fenomenul OZN s-a manifestat atât de frecvent deasupra insulei Porto Rico, în apele portoricane, în largul portului Mayagüez, sau plutind în derivă între acest punct și Carbo Rojo, au fost găsite mai multe ambarcațiuni abandonate. Se știa că acele vase porniseră în larg cu un echipaj complet la bord.

Activitatea OZN-urilor de-a lungul coastelor Floridei și în larg este aproape constantă și obiecte misterioase au fost observate aici deseori.

La 15 decembrie 1975, un obiect zburător, care și-a semnalat mai întâi prezența pe ecranul unui radar fără să fie însă văzut, s-a materializat brusc deasupra râului Saint Johns, în Florida de Nord și a putut fi observat destul de detaliat de locuitorii a trei comitate (Saint Johns, Putnam și Flagler). Manevrele obiectului zburător au fost urmărite de sute de martori, inclusiv de polițiștii de la circulație și de șerifii locali. În timp ce aparatul cobora și plana exact deasupra vârfurilor copacilor, unora le-a apărut ca o „casă incendiată pe cer”, impresie creată de etajele multiple de unde emanau lumini strălucitoare portocalii și roșii.

Astronava a planat deasupra câtorva locuri din cele trei comitate destul de mult timp pentru ca un elicopter să decoleze de la Saint Augustine. Din păcate, obiectul a fost văzut aterizând sau apropiindu-se de sol în comitatul Flagler mai înainte ca elicopterul să ajungă în zona respectivă. Mai târziu, după ce a dispărut, nu s-a remarcat nimic insolit în zona de aterizare, doar o puternică radioactivitate.

Relatările despre observarea unor OZN-uri în Florida vin din surse care pot fi considerate demne de încredere sau foarte sigure după cum provin de la polițiști, piloți, paznici particulari, etc.

Avioane particulare și aparate de linie au semnalat faptul că sunt survolate de OZN-uri pe când se deplasau pe culoarele aeriene din largul coastelor Floridei și ale Georgiei, în zona Bermudelor, Caraibelor și arhipelagului Bahamas.

Maiorul Donald Keyhoe, care poate fi considerat un veteran în această privință, director al Comitetului Național de Anchetă asupra Fenomenelor Aeriene din 1957 până în 1972, vorbește în *Aliens from Space* („Străinii veniți din spațiu”) despre un raport militar referitor la o coliziune evitată în ultimul moment între un OZN mare și un aparat C-47 al aviației militare, la 1 august 1946, lângă Tampa. Obiectul, un cilindru lung, fără aripi și prevăzut cu hublouri, „de două ori cât un avion B-29” a venit drept peste avionul C-47 și a virat în ultima clipă, dispărând cu o viteză estimată la 2500-3000 km/h, viteză incredibilă pentru un aparat aerian din acea vreme.

Aș vrea să mai amintesc de miile de relatări ale locuitorilor din regiune care au văzut obiecte sau lumini pe cerul nocturn, ale automobiliștilor deplasându-se în apropierea coastei sau a marinarilor navigând în apele apropiate care au constatat oprirea bruscă a motorului, întreruperea luminii și a contactului radio

în timp ce erau survolați de OZN-uri sau se aflau în vecinătatea unor aparate submarine neidentificate, așa cum se produce frecvent pe mare*. Mai trebuie menționate și persoanele care, plimbându-se de-a lungul coastei sau nu departe de ea, au avut ocazia să vadă OZN-uri planând sau aterizând și brusc și-au pierdut cunoștința sau au fost orbiți de o rază îndreptată deodată spre ele de către aparatul neidentificat.

Vizita OZN-urilor a devenit atât de obișnuită pentru locuitorii din această regiune încât aceștia nu le mai acordă deloc atenție, după cum dovedește reacția soției unui cronicar radio care, chemată de soțul ei să vină să vadă un OZN suspendat în aer la mică altitudine aproape deasupra grădinii lor, a refuzat să părăsească bucătăria și a strigat din prag: „Nu vreau să-l văd. Nu mai vreau să aud de așa ceva. Stai departe de el până când pleacă.”

Deși cuvintele au fost pronunțate de o menajeră, această declarație poate fi considerată destul de aproape de remarcile științei oficiale și ale serviciilor guvernamentale când sunt confruntate cu fenomene – fie că e vorba de OZN-uri sau de manifestări insolite în Triunghiul Bermudelor – ce nu pot să facă obiectul unor explicații raționale.

Suntem îndreptățiți să ne întrebăm dacă există o legătură între disparițiile din Triunghiul Bermudelor și apariția numeroaselor obiecte neidentificate, zburătoare sau submarine, care au fost remarcate și raportate în cursul ultimilor cincizeci de ani. Poate că nu e prea simplist să presupunem că avioanele și navele care dispar fără urmă sunt victimele unei răpiri sau ale unui act de piraterie din partea unei entități terestre sau extraterestre.

* Autorul a fost martor la fenomenul relatat mai sus la 3 mai 1975, pe la orele douăzeci și unu, într-un punct situat la nord de Limba Oceanului, în Bahamas (n.a.).

Maiorul Donald Keyhoe consideră că agresiunile sau operațiunile de recunoaștere la care se dedau OZN-urile constituie cauza dispariției a numeroase aparate ale aviației militare în această zonă, dar nu stabilește vreo legătură specifică între activitățile OZN-urilor și fenomenele observate în interiorul Triunghiului. John Spencer, scriitor și cercetător specializat în domeniul OZN-urilor și, cu ocazia serviciului activ în cadrul aviației militare, membru al comisiilor de anchetă asupra obiectelor zburătoare neidentificate, este „convins că OZN-urile sunt singura explicație logică”. Conform teoriei sale, extraterestrii, doritori să pună mâna pe un eșantion din tehnologia elaborată pe planeta noastră precum și pe specimene din locuitorii săi, au instalat baze și laboratoare pe fundul oceanului, după ce au ales zona Triunghiului „pentru că este regiunea cea mai frecventată de pe glob atât pe cale aeriană cât și maritimă”.

Părerea doctorului Manson Valentine, cercetător la Bishop Museum din Honolulu, presupune o anumită indiferență din partea vizitatorilor extra sau intraterestri. Doctorul Valentine, care a beneficiat de avantajul – poate unic dintre toți cei care s-au ocupat de Triunghiul Bermudelor – al unei observații pe teren vreme de peste treizeci de ani, crede că nu putem cunoaște și că nu vom cunoaște ce urmăresc echipajele OZN-urilor decât atunci când acestea vor stabili un contact clar (și poate definitiv) cu noi. El atribuie dispariția unor avioane și nave în interiorul Triunghiului unor câmpuri de ionizare provocate de sistemul de propulsie al OZN-urilor, care, după părerea lui, au recurs poate la o formă de difuziune nucleară în loc de fisiune nucleară. Asta ar putea să explice viteza lor incredibilă precum și soarta probabilă – prin disociere sau schimbare moleculară a structurii – a unor aparate sau indivizi

intrați în câmpurile de ionizare lăsate de trecerea lor. Cu alte cuvinte, ele n-ar răpi oameni, ci ar fi pur și simplu indiferente față de entitățile de felul nostru care se află în drumul lor în timp ce-și fac treaba în dimensiunea noastră.

Doctorul J. Allen Hyneck, fost expert în materie de OZN pe lângă aviația militară, director al Centrului de Studii asupra OZN-urilor, este unul dintre cercetătorii cei mai calificați în ceea ce privește obiectele zburătoare neidentificate. Abordând problema Triunghiului Bermudelor, el adoptă o atitudine prudentă în ceea ce privește legăturile care ar putea exista între dispariții și intervenția OZN-urilor: „N-am fost niciodată în stare să descopăr o legătură precisă între OZN-uri și Triunghiul Bermudelor. Ar fi pasionant să găsesc una dar, ca om de știință, trebuie să-mi bazez toate opiniile pe fapte ce pot fi dovedite.”

Există, și chiar de ani de zile, diferite relatări ale unor martori cu privire la activitățile OZN-urilor în momentul dispariției unor nave sau avioane.

Albert Bender, fost șef al International Flying Saucer Bureau (Biroul internațional de cercetări asupra farfuriilor zburătoare), primul anchetator care a vorbit de „oamenii în negru”, atribuie interesul inițial față de OZN-uri raportului în care se vorbește despre niște astronave enorme neidentificate zărite deasupra bine cunoscutului Fort Lauderdale, în momentul dispariției celor cinci bombardiere Avenger precum și a avionului plecat în căutarea lor.

E bine să ne amintim că primul val care a stârnit interesul publicului față de OZN-uri s-a manifestat la doi ani după incidentul Zborului 19, în 1947, în statele Iowa și Washington, unde li s-au spus „farfurii zburătoare”. La vremea aceea, OZN-urile care au trezit curiozitatea lui Bender încă nu erau numite „obiecte zburătoare neidentificate”; această denumirea le-a fost dată abia mai târziu.

Dacă ne ocupăm de aspectele posibile ale unei intervenții extraterestre în cazul Zborului 19, este bine să ne amintim de mesajul pe care l-ar fi interceptat un radioamator, care spunea în esență: „Nu veni în căutarea mea... s-ar zice că e vorba de extraterestri”. După cunoștințele noastre, prima parte a acestui mesaj a fost recepționată la Fort Lauderdale, în timp ce a doua – admitând că e demnă de încredere – ar fi fost auzită în mod destul de neclar din cauza paraziților. Militarii au interpretat cuvintele respective – „Nu veni în căutarea mea.” – prin faptul că pilotul considera că o operațiune de salvare nu era necesară, deși insistența lui ar fi putut avea și alte cauze.

Rapoarte ulterioare operațiunilor de căutare, întreprinse pentru găsirea bombardierelor precum și a avionului Martin Mariner și a echipajului său format din treisprezece oameni, pune pierderea acestuia din urmă pe seama unei explozii în zbor. Motivele ar fi diferite: un model de avion periculos, „un rezervor de benzină zburător”, indisciplina unui membru al echipajului care a aprins o țigară, provocând astfel explozia. La această explozie ar fi fost martori căpitanul și echipajul de pe vasul *Gaines Mills*, care ar fi remarcat un fulger prelung pe cer pe ruta prevăzută în planul de zbor al avionului Mariner.

Dar pentru că nici *Gaines Mills*, nici navele și avioanele care au întreprins cercetări nu au găsit nici cea mai mică epavă, și ținând cont de pauza ciudată dintre momentul în care aparatul de salvare a decolat și momentul în care se consideră că a explodat, este foarte posibil ca fulgerul zărit pe cerul nocturn, asemănător cu multe alte lumini care aveau să apară și să dispară imediat în același sector, să fi marcat trecerea unui aparat zburător foarte diferit de avionul Martin Mariner.

Rapoartele care menționează lumini insolite și alte fenomene în această zonă sunt tulburătoare, dar ele fac parte

mai mult din domeniul ipotezelor decât din cel al dovezilor care stabilesc o legătură între observarea unor OZN-uri și misterul navelor și avioanelor date dispărute. Deși este adevărat că anii în care se înregistrează valuri de OZN-uri coincid în general cu un procentaj mare de dispariții în Triunghiul Bermudelor, observațiile și pierderile se pot datora și altor cauze având legătură cu modificările magnetice, cu schimbarea fundului marin, cu exploziile solare sau cu alte cauze cosmice necunoscute. Totuși, coincidențele sunt suficient de numeroase pentru ca o eventuală legătură să poată fi luată în considerare.

„Observațiile” semnalate în zona în care au dispărut nave și avioane au fost relatate foarte divers: lumini care se mișcau pe cerul nocturn, apariții pe ecranele radar și, ocazional, manifestarea diurnă și concretă a unor OZN-uri.

Când aparatul *Star Tiger*, avion britanic model Tudor IV, a dispărut la 17 ianuarie 1949, una din pistele urmate zadarnic s-a axat pe o lumină scânteietoare ciudată, semnalată deasupra apei în dimineața zilei de 18 ianuarie. Ea nu a fost niciodată identificată. În martie, dispariția unui US Globemaster aproape că a coincis cu observarea de către marină a unui OZN luminos, a cărei prezență a fost confirmată și de radar.

În cazul crucișătorului brazilian *São Paulo* și a echipajului său provizoriu, dispăruți în timp ce vasul era tras de două remorchere care îl duceau în docuri, ancheta a ținut cont de luminile inexplicabile, zărite pe cer prin ceață înainte de apariția zorilor, moment în care vasul și marinarii pur și simplu se evaporaseră. Căutările aeriene intense care au avut loc ulterior nu au reușit să descopere nici cea mai mică urmă de crucișător și au dus la un raport ciudat în care erau menționate niște mase bizare de ceață întunecată sau nori aflați la nivelul apei concentrați cam în zona în care ar fi trebuit să se afle vasul.

Disparația unui aparat Super Constellation al marinei, la 30 octombrie 1954, a coincis cu câteva apariții de OZN-uri deasupra Atlanticului și deasupra unor baze aeriene de coastă și, destul de ciudat, cu o „demonstrație” masivă de OZN-uri pe cerul orașului Roma, la care au asistat mii de martori, printre care și ambasadoarea Statelor Unite, Clare Boothe Luce.

Alte manifestări OZN în serie au avut loc în momentul în care se înregistra pierderea navei *Southern Districts*, vas-cisternă care s-a volatilizat pur și simplu în largul statului Carolina de Sud la 5 decembrie 1954.

Aceste apariții care au avut loc în Atlantic au fost semnalate de numeroase avioane de linie care au descris obiectele ca fiind niște aparate luminoase de forma unui titirez cu hublouri, care se țineau după avioane și, din când în când, îndreptau spre ele o rază portocalie spre marea spaimă a pasagerilor și echipajelor.

Perioada în care s-a înregistrat dispariția goletei *Home Sweet Home*, care se îndrepta spre Antigua în ianuarie 1955, a fost și ea marcată de un șir de apariții de OZN-uri deasupra Mării Caraibelor și a Oceanului Atlantic. Unul dintre obiecte a proiectat o rază portocalie în interiorul avionului companiei National Airlines.

Alte câteva incursiuni suspecte a fost semnalate de avioanele de linie venezuelene care ar fi întâlnit obiecte luminoase, și acestea cu hublouri, deasupra Mării Caraibelor. Aproape în aceeași perioadă, o escadrilă masivă, apreciată la douăzeci de discuri luminoase, a evoluat în jurul unui avion de linie brazilian care se îndrepta spre Rio de Janeiro, stârnind panică printre pasageri.

În 1956, disparițiile unui avion B-25 (5 aprilie) și a unui avion P-5M (8 noiembrie) au coincis cu o intensă activitate OZN observată în sectorul în care aparatele au dispărut. În

fiecare caz, în zonă au fost observate niște discuri zburătoare mari. Echipajul unui avion R7V-2, aflat în zbor nu departe de locul unde dispăruse aparatul B-25, a descris un disc mare care s-a ridicat până la altitudinea avionului pe care l-a urmărit înainte de a se îndepărta. Apariția din ziua de 8 noiembrie înregistrată pe ecranul radarului, care la început a fost pusă pe seama unui „fenomen meteorologic capricios”, a fost după aceea atribuită unui obiect neidentificat, „de patru-cinci ori mai mare decât orice aparat aerian cunoscut”, care se deplasa cu o viteză de aproximativ 6500 km/h.

Incidentele care au însoțit dispariția celor doi paznici ai farului de pe insula Grand Isaac, la 4 august 1969, ar indica mai curând o activitate submarină decât aeriană. Deși pe moment nu s-a ținut cont de acest lucru, un pescar, întorcându-se din periplul său în acea zonă, a declarat că a văzut două obiecte cilindrice, foarte aproape de suprafața apei, foarte vizibile, care se îndepărtau cu rapiditate de insulă.

La o săptămână după ce bimotorul Beechcraft a dispărut între Jamaica și Nassau, la 23 martie 1967, un obiect mare de formă ovală, care emitea lumină la fiecare extremitate, s-a apropiat de sol la Crestview, în Florida, și s-a băgat de seamă că era însoțit de alte obiecte luminoase care se deplasau pe cer ca o pendulă enormă. Fenomenul a fost observat de peste două sute de școlari și câțiva profesori. Diferitele dispariții de avioane și nave din 1973 au concis în câteva rânduri cu valurile de OZN-uri zărite deasupra insulelor Porto Rico și Santo Domingo. Dispariția în largul coastei Floridei a navei *Speed Artist* în decembrie 1975, precum și a vasului-cisternă *Imbross* la 17 decembrie 1975, a avut loc la două zile după ce s-a observat un OZN enorm deasupra râului Saint Johns din Florida.

În unele cazuri excepționale în care nave și avioane au fost văzute în momentul când dispăreau, acestea erau mai întâi

învăluite de ceea ce părea a fi o ceață electromagnetică sau, în cazul avioanelor, un nor în care aparatul intra fără să mai iasă. Există două posibilități. Aparatele au pătruns în zona unor forțe naturale nebănuite, care au dus la distrugerea lor, sau aceste zone sunt niște capcane cosmice, controlate în mod artificial, în vederea capturării, de către entități necunoscute și din motive necunoscute a unor specimene dintre locuitorii planetei noastre.

Conform sondajelor, OZN-urile ar fi fost zărite de peste cincisprezece la sută din populația Statelor Unite și, evident convinși de relatările acestea, cincizeci la sută dintre americani susțin că acești vizitatori veniți din spațiul inter sau extrasideral există cu adevărat. În regiuni precum Marea Caraibelor, unde OZN-urile sunt mult mai frecvente, procentajul este infinit mai mare.

Jacques Vallée, astronom și savant francez, spune că în China străinii sunt deseori întrebați dacă celelalte țări sunt vizitate și ele de OZN-uri.

Multe personalități bine informate și cu o reputație mondială au convingerea că OZN-urile nu aparțin lumii noastre. Răposatul Dag Hammarskjöld declara că relatările unor observatori competenți l-au convins că OZN-urile sunt probabil niște aparate venite poate din spațiul extrasideral cu o misiune de recunoaștere. Convins de realitatea OZN-urilor a fost și un alt secretar al Națiunilor Unite, U Thant.

Personalități de prim plan din Statele Unite au declarat fără ezitare că sunt convinse de existența OZN-urilor și au făcut publice observațiile lor personale. Pe lângă Clare Boothe Luce, care a asistat la o operațiune pe scară mare deasupra Romei, Barry Goldwater a observat un OZN pe cerul nocturn deasupra Arizonei. Jimmy Carter a văzut cu ochii lui un OZN la Thomaston, Georgia, în 1973.

Motive logice pentru a crede în existența vizitatorilor extraterestri ne sunt furnizate de specialiști precum doctorul Harlow Shapley, fost director al observatorului Universității Harvard, care declară: „Există cel puțin o sută de milioane de planete locuite. Locuitorii multora dintre ele ne sunt probabil superiori”. Astronomi eminenti, precum Otto Struve, Carl Sagan, Frank Drake, au căzut de acord asupra unei teze destul de uimitoare: „Există între patruzeci și cincizeci de milioane de lumi care, fie încearcă să emită semnale spre noi, fie ascultă să recepționeze mesaje emise de pe Pământ”.

Savantul francez Maurice Chatelain, fost specialist NASA, a identificat cel puțin trei cazuri de semnale venite din spațiu, emise de entități inteligente, de parcă anumite lumi din cosmos s-ar strădui să-și facă cunoscută prezența astronomilor de pe alte planete, nu apărând brusc sub forma unor OZN-uri, ci folosind un canal mai diplomatic.

După studiile făcute de V. Troiski, directorul Institutului de cercetări radio-fizice din Gorki, și N. Kardașev, șef de laborator la Institutul de cercetări spațiale din Moscova, de câțiva ani, semnale „codificate” venite din spațiu au fost recepționate de patru stații de ascultare rusești a căror poziție a fost special aleasă pentru eliminarea oricărei interferențe terestre.

În 1961 a avut loc la Green Bank, Virginia de Vest, un congres al astronomilor, în cadrul căruia s-a înregistrat un incident. Proiectul OZMA avea drept scop descoperirea posibilității existenței altor civilizații în galaxia noastră. La un moment dat, în timp ce antena parabolică imensă la care recurseseră savanții era orientată în direcția constelației Balenei, mai exact spre Tau Ceti, considerat ca un candidat posibil pentru dezvoltarea unei civilizații, receptorul, înregistratorul și principalul difuzor

au intrat în funcțiune și s-a înregistrat un șir de semnale neregulate. Emise sporadic, acestea indicau destul de clar că cineva sau ceva lansa mesaje dar, bineînțeles, nu neapărat pentru a fi recepționate de cei de pe Pământ. Entuziasmul stârnit a fost de scurtă durată. Serviciul de securitate s-a amestecat prompt în această treabă și savanții prezenți la reuniune au căzut de acord că n-au recepționat nici un mesaj venit din spațiu.

Dacă ne menținem la calculul probabilităților, pare logic să presupunem că și alte lumi planetare, asemănătoare cu a noastră, au trimis sonde sub formă de semnale la adresa universului în general, așa cum facem și noi.

E posibil ca savanții de pe alte planete să încerce să intre în contact cu lumile locuite, sau că au și reușit acest lucru, iar ceea ce auzim ar putea fi considerat ca niște mesaje intergalactice normale. Conform acestei ipoteze, unele civilizații ar fi atins un stadiu de dezvoltare destul de avansat pentru a fi în stare să treacă dintr-un sistem solar în altul datorită unor forme de proiecție pe care noi încă nu le-am descoperit și nici măcar imaginat decât din unghiul SF-ului.

Așa s-ar putea explica presupusele vizite ale unor extraterestri, observate atât în trecut cât și în prezent, pe aproape întreaga întindere a planetei noastre. Frecvența acestor vizite a creat o stare de tulburare anumitor pământeni care își pun tot felul de întrebări în legătură cu intențiile lor.

Există o sumedenie de teorii. Câteva eșantioane denotă marea diversitate de opinii din rândul observatorilor, dintre care unele sunt liniștitoare, în timp ce altele conțin o amenințare implicită.

- Extratereștrii colectează specimene de faună locală (inclusiv oameni) și structuri mobile și mecanice pentru comparație și studiu.
- Vin de pe Marte sau de pe o altă planetă uscată și au nevoie de apă pe care o iau din mările noastre.
- Au nevoie de alte elemente, poate de aur, pentru sistemele lor electronice.
- Ne protejează de tendințele noastre innăscute de a ne distruge noi înșine și a distruge partea noastră de univers.
- Supraveghează călătoriile aeriene și spațiale ca să fie siguri că nu părăsim planeta ca să facem cuceriri.
- Pe lângă răpirea unor indivizi, ei studiază comportamentul locuitorilor în propriul lor mediu și le supraveghează comunicațiile.
- E vorba de vectori de umanoizi submarini care s-au dezvoltat și au crescut sub apele pământului de-a lungul mileniilor și care, deranjați acum de poluarea mediului lor, s-au hotărât să ia măsuri de îndreptare a lucrurilor.
- Se trag din supraviețuitorii unei civilizații apuse, stabilită pe vremuri în Triunghiul Bermudelor. Și se reîntorc în fostul lor spațiu, operând de la centrul lor actual adăpostit de mari domuri submarine.
- Sunt niște extratereștri care folosesc forțele naturale, Pământul, au instalat o bază în Limba Oceanului la adăpostul grotelor situate în fosa din apropierea insulei Andros (presiunea de pe Venus – 91 atm. – coincide cu presiunea atmosferică de pe fundul Limbii Oceanului).
- Sunt niște extratereștri care folosesc forțele naturale drept surse de energie pentru călătorii intergalactice și interdimensionale, și-i privesc pe pământeni și bunăstarea lor cu o indiferență cosmică.

Toate aceste motive ipotetice cu privire la frecvența mare a OZN-urilor ar aminti de semnele prevestitoare ale unei invazii.

Și pentru că vorbim de colonialism cosmic, binevoitor sau nu, e bine să ne amintim că Erich von Däniken a formulat o ipoteză* conform căreia vizitatori veniți de pe alte planete, poate de pe Venus, i-au învățat artele și civilizația pe strămoșii noștri primitivi în zorii acestei planete și că această amintire s-a perpetuat prin intermediul legendelor și tradițiilor religioase iudeo-creștine, în care se vorbește de intervenția directă a lui Dumnezeu și a îngerilor în treburile terestre (vezi Geneza și anumite referințe la o călătorie spațială în cazul lui Ezechil) sau a zeilor în alte culturi.

Ideea unor vizite cosmice foarte vechi se sprijină și pe anacronismul pe care îl constituie niște obiecte foarte elaborate din punct de vedere științific și care datează dintr-o perioadă atât de îndepărtată a Pământului încât par imposibil de explicat.

În privința fenomenului OZN, maiorul Donald J. Keyhoe este susținătorul punctului de vedere militar, împărtășit în mod neoficial de numeroși piloți precum și de observatorii ruși. Maiorul Keyhoe consideră că OZN-urile reprezintă o amenințare potențială venind din spațiu și că Ei sunt interesați de tehnologia noastră. Și mai crede că sunt periculoase și pentru alt motiv.

E vorba de posibilitatea ca rușii sau americanii să confunde zborul unor OZN-uri deasupra teritoriului național cu prezența unui stat dușman și să ia măsuri de represalii care ar putea să ducă la catastrofă. El susține că extratereștrii, suficient de evoluți pentru a ajunge la planeta noastră, ar fi probabil în stare să ne înțeleagă programele de radio și televiziune, ceea ce ar putea să aibă rezultate înfricoșătoare dacă ar considera,

* Vezi nr. 1 din colecția UFO, *Ipoteza extratereastră*, de Erich von Däniken, apărută la Editura Domino, 1995(n.ed.).

după buletinele informative și spectacolele noastre, că suntem hărăziți definitiv violenței și că ar trebui să fim lichidați. În consecință, maiorul Keyhoe propune să încercăm să intrăm în contact cu OZN-urile pentru a le asigura de intențiile noastre pacifiste și să îndepărtăm cenzura impusă de aviația militară și de CIA, pentru ca organismele oficiale să poată coopera cu forțele civile în vederea stabilirii unui mijloc prin care să se stabilească contactul de pace cu vizitatorii noștri extraterestri.

Din cauza prezenței OZN-urilor peste tot în lume, este interesant să vedem cum au fost numite ele în diferite limbi.

- | | |
|------------|--|
| Engleză | – UFO, <i>unidentified flying objects</i> . |
| Franceză | – OVNI, <i>objets volants non identifiés</i> . |
| Spaniolă | – OVNI, <i>objectos volantes no identificados</i> . |
| Italiană | – OVNI, <i>oggetti volanti non identificati</i> . |
| Portugheză | – OVNI, <i>objectos volantes não identificados</i> . |

Germanii le numesc UFO, inițialele de la *unidentifizierte fliegende Objekte*. În rusește, obiectele zburătoare neidentificate se numesc *niepoznaniiie lietaiušie obiecti*. În celelalte limbi, termenul este în general o variantă a denumirii „farfurie zburătoare”:

- | | |
|----------------------|--|
| Chineză | – <i>fei tieh</i> (zbor-farfurie). |
| Japoneză | – <i>sora tobu emban</i> (disc-zburător-cer). |
| Malaiezo-indoneziană | – <i>piring terbang</i> (farfurie-zboară). |
| Arabă | – <i>sohhun taa'ira</i> (farfurie zburătoare). |

- În insulele din Pacific și multe altele, populația indigenă consideră că OZN-urile nu sunt decât persistența unor lumini și obiecte zărite pe cerul nocturn deasupra

Pacificului din noaptea timpurilor. Denumirea de *akuatele* (spirite zburătoare) pare destul de potrivită.

Salvador Freixedo, preot iezuit și scriitor prolific pe această temă, specializat mai ales în fenomenul OZN din partea de sud-vest a Triunghiului Bermudelor, are o teorie conform căreia poveștile despre aparițiile și vizitele lui Satan și ale demonilor de-a lungul istoriei n-ar fi în realitate decât relatarea aceluiași fenomen. Demonii Bisericii și ai strămoșilor au devenit pentru noi piloții și echipajele OZN-urilor.

Părintele Freixedo remarcă faptul că, în numeroasele relatări despre contactele dintre ființele omenești și echipajele OZN-urilor (în zona Caraibelor), entitățile venite din alte părți s-au exprimat în spaniolă (așa cum au vorbit engleza, franceza, italiana, rusa, germana etc., în celelalte părți ale lumii) și au dat dovadă de o tendință ciudată spre „sarcasm, farsă și mistificare, aparent fără motiv special, doar în scopul de a contraria”, trăsături caracteristice diavolilor și vrăjitoarelor așa cum au fost descriși ei de-a lungul timpului.

De fiecare dată când niște OZN-uri au fost zărite în zona Caraibelor, părintele Freixedo a semnalat valuri de miracole locale: statui sfinte începând să plângă sau să sângereze, imagini luminoase, fulgere strălucitoare ridicându-se din clopotnițe, vindecarea uluitoare a unor bolnavi și alte manifestări care se petrec *simultan*.

Părintele Freixedo este de părere că OZN-urile nu provin din spațiul extrasideral, ci din locuri mult mai apropiate de planeta noastră. „Omul începe să-și dea seama că nu este singur [ca ființă inteligentă] pe această planetă. E ca și cum ar trăi în apartamentul unui imobil în coproprietate... din când în când vede (sau aude) pe cineva venind de la un alt etaj.” După

păreră lui, în momentul de față am ajuns la un stadiu în care va avea loc contactul cu „cei alți locuitori ai imobilului”, contact care va fi clar, evident – nu sporadic așa cum a fost până acum – și poate chiar greu de suportat. „Omenirea se apropie de o cotitură pe drumul istoriei.”

Doctorul Manson Valentine este și el de părere că unele OZN-uri observate în zona Triunghiului par să provină mai curând dintr-o altă dimensiune decât din spațiul extrasideral și că exploziile zgomotoase auzite frecvent în momentul apariției lor în dimensiunea noastră pot fi un efect secundar al tranzițiilor lor interdimensionale. Doctorul Valentine atrage atenția asupra numeroaselor cazuri în care materializarea bruscă a OZN-urilor, care apar fără ca nimic să le prevestească, este precedată de o perioadă intermediară în timpul căreia pot fi descoperite pe ecranul radarului. Cu alte cuvinte, sunt prezente dar poate că, din cauza limitelor spectrului nostru vizual, nu suntem în stare să le vedem. Tot așa, după ce au rămas vizibile pe ecranele radar, ele devin instantaneu invizibile pentru ochiul omenesc și dispar de pe ecrane.

Doctorul Valentine remarcă faptul că există „indicii conform cărora câmpuri magnetice puternice ar fi capabile să producă condiții favorabile unei eliberări dimensionale”, adăugând că OZN-urile folosesc astfel de câmpuri și le intensifică. El spune că norii luminiscenti semnalati în momentul anumitor dispariții în Triunghiul Bermudelor pot să fie rezultatul „materializării” unui OZN mare care a dat naștere unui câmp magnetic de o asemenea intensitate, încât poate că efectele secundare constituie cauza multor dispariții.

Doctorul Valentine, de acord cu părintele Freixedo și alți cercetători, acceptă faptul că deviațiile magnetice ar fi o sursă de materializare, un punct sau o „fereastră” de intrare pentru

OZN-uri, și acordă o atenție cu totul deosebită zonei de seisme și de aberații magnetice din Porto Rico, Limbii Oceanului (fosa care se lasă sub bancurile din Bahamas până la o adâncime de aproape două mii de metri, între Andros și lanțul Exuma), prelinsei „prăpastii insondabile” din largul insulei St. Augustin (fosă oceanică cu o adâncime încă nedeterminată) și o altă zonă din Bahamas unde adâncimea apei pare să coboare spre o depresiune de șaptezeci și cinci de metri înainte de a se ridica din nou.

Teza dispariției unor indivizi datorită unor entități necunoscute merită să fie luată în considerare.

IX. DE UNDE VIN OZN-URILE?

Ansamblul informațiilor de care dispunem despre manifestările OZN-urilor deasupra mărilor, coastelor și uscatului planetei noastre ne permite să tragem concluzia unei frecvențe sporite a incidentelor precum și a creșterii permanente a numărului de martori calificați. Pe de altă parte, opinia publică, mai bine informată despre proveniența și obiectivele OZN-urilor, lasă să se întrevadă o schimbare subtilă.

Această schimbare, al cărei prim descoperitor ar putea să fie eminentul psihiatru Carl Jung, se bazează pe faptul că OZN-urile, deși reale, țin parțial și de un fenomen psihic. Această teorie susține că OZN-urile nu sunt nave venite din spațiul extrasideral, ci că provin de pe planeta noastră sau dintr-o altă dimensiune vecină și că, într-un mod oarecare, ele sunt legate de potențialitățile psihice ale observatorilor. Cu alte cuvinte, OZN-urile depind în privința formei și vizibilității de conștientul colectiv al celor care le văd și pot varia în funcție de individ.

Cercetători de prim plan, precum John Keel, Jacques Vallée și doctorul J. Allen Hynek, nu mai sunt convinși de explicația simplistă conform căreia OZN-urile sunt niște nave spațiale care efectuează raiduri venind din galaxie sau de și mai departe. După noile teze, ele ar putea să provină dintr-un punct mult mai apropiat de noi – doar dacă nu sunt deja aici, într-o dimensiune vecină, deși nu sunt vizibile decât atunci când intră în spectrul culorilor noastre, în domeniul nostru de percepere a sunetului sau în sfera noastră de timp.

Vallée, referindu-se la propria lui cultură și la legendele franceze și celtice, pretinde că zânele, spiridușii, gnomii și alte apariții magice n-ar ține neapărat de „basmе”, ci s-ar referi la niște incidente petrecute de-a lungul timpului. Martorii de atunci descriu în mod inept ceea ce credeau că percepuseră și care azi ar fi atribuit vizitelor OZN-urilor.

John Keel, comentând activitățile OZN-urilor, a propus o ipoteză tulburătoare. Entitățile sensibile ale OZN-urilor – sau poate inteligența lor programată ca pe computer – ar fi depășit percepția celor cinci simțuri ale noastre și prin urmare n-ar putea fi judecate după criteriile omenești. Dacă OZN-urile sunt manevrate de entități inteligente, atunci suntem îndreptățiți să ne întrebăm ce le împinge să se poarte în mod atât de bizar, ivindu-se de nu se știe unde, dispărând instantaneu, intrând în contact cu anumiți indivizi sau cu o parte infimă din populație, aparent la întâmplare, răpind uneori persoane și eliberând altele în diferite locuri, printre care Triunghiul Bermudelor ar fi poate unul din punctele cele mai frecventate pentru prelevarea de specimene din fauna terestră.

Doctorul Hynek propune o explicație ingenioasă și destul de logică în ceea ce privește motivul pentru care OZN-urile par să se arate atât de reticente în stabilirea unor contacte directe cu autoritățile guvernamentale sau militare din zona lor de operațiuni. (Este interesant de remarcat că ar fi avut loc câteva confruntări între OZN-uri și avioane americane și sovietice – toate fatale pentru pământeni – precum și o altă întâlnire în care s-ar fi înfruntat un OZN și o navă americană în Atlanticul de Sud, de data asta nava ieșind învingătoare. Este și asta o formă de contact direct, deși nu foarte diplomatică.)

Conform ipotezei doctorului Hynek, OZN-urile se apropie cu prudență de noi de foarte multă vreme. Să presupunem,

propune doctorul Hynek, că noi înșine am descoperit niște civilizații pe alte planete. Dacă ne-am manifesta imediat, locuitorii acestei alte lumi ar putea să sufere un șoc cultural din care să nu-și mai revină, ar putea să reacționeze „fie printr-o panică nebună, fie printr-o venerație abjectă”. În schimb, dacă le lăsăm destul timp autohtonilor pentru a se obișnui progresiv cu prezența noastră, uzând de apropieri și retrageri repartizate pe un număr mare de ani, profitând între timp pentru studierea obiceiurilor din propriul lor spațiu cultural, dislocarea ulterioară, atunci când civilizația cea mai evoluată a stabilit în sfârșit contactul, ar fi mult mai puțin traumatizantă.

Deși această explicație pare foarte ingenioasă, nu avem nici o certitudine în privința altruismului exploratorilor planetari, oricât de reconfortant ar fi gândul conform căruia spiritele capabile de o mare evoluție științifică ar fi mai presus de noțiunile primitive de cucerire și de distrugere.

Trebuie să acceptăm că nu cunoaștem nimic concret despre OZN-uri. Până când contactele precise vor lua locul informațiilor culese la întâmplare, nu putem cunoaște motivul prezenței lor și relațiile pe care au de gând să le stabilească cu actualii locuitori ai Pământului. Este de asemenea imposibil să se știe dacă există o legătură între ele sau provin din surse diferite, unele din galaxie, altele din spațiul intersideral – lumi din interiorul altor lumi – sau dacă au o origine mult mai insolită, aproape de neconceput după normele admise.

Conform acestei ultime eventualități, sugerată în parte de aparițiile persistente, efemere și aparent fără scop ale OZN-urilor, ele ar proveni nu din spațiu, nici din grotlele din interiorul pământului, nici de sub mări, ci dintr-o altă eră a timpului. OZN-urile ar putea fi manevrate de propriii noștri descendenți sau de strămoșii noștri îndepărtați ale căror civilizații diferite,

dar nu obligatoriu inferioare civilizației noastre, s-ar fi dezvoltat în mari centre acoperite actualmente de ape.

În acest caz, ieșite poate în afara timpului, ele s-ar afla poate dincolo de câmpul nostru vizual, indiferent de puterea telescoapelor noastre. Pe de altă parte, dacă traversează calea dimensională, venind dintr-o altă lume, coexistând cu a noastră, ele se află și în acest caz dincolo de posibilitățile noastre de percepere a materiei, cel puțin până atunci când apar brusc în spectrul nostru vizual.

După spusele multor indivizi care ar fi fost răpiți, chestionați și apoi eliberați de echipajele OZN-urilor, acestea ar fi avut obiective specifice și, în majoritatea cazurilor, vizitatorii și-ar fi exprimat (recurgând la un limbaj local sau prin transmiterea gândului) intenția de a stabili contacte precise într-un viitor apropiat, când ne vor pune la dispoziție mijloacele pentru vindecarea anumitor boli.

Unele vindecări, puse pe seama unei întâlniri cu un OZN, sunt din ce în ce mai frecvent menționate de numeroși autori. Ele ar proveni de la aceleași forțe care se află la originea unor vindecări miraculoase, petrecute unor indivizi pregătiți psihologic pentru un miracol, ținând cont de faptul că aceste minuni au avut loc în diferite localități și regiuni din lume.

Unii observatori, precum Keel, Freixedo, Vallée și alți câțiva, sunt de părere că ființele sau personalitățile din OZN-uri au stat la baza numeroaselor miracole care au avut loc de-a lungul mileniilor iar omenirea a înregistrat aparența (sau reprezentarea) de demoni, zei, zeițe, fantome și vrăjitoare, pentru că entitățile străine doreau să vedem ceea ce ne așteptam să vedem, în loc să-i descoperim pe vizitatorii noștri spațiali sau dimensionali așa cum erau în realitate. Tot așa, interesul actual pe care îl arătăm față de zborurile spațiale ne pregătește imaginația să-i

vedem pe ocupanții OZN-urilor sub forma unor astronauți, în timp ce, simultan, în alte părți ale lumii, vizitatorii din spațiu își asumă alte roluri, de parcă ar fi vorba de un joc în care noi, firește, nu am fi jucătorii, ci pionii.

Nu știm dacă acești prețiși extraterestri există cu adevărat sau dacă nu cumva suntem victimele unor viziuni și proiecții, după cum nu știm nici ce caută, nici cărui motiv se datorează prezența lor aici.

Credința populară consideră că OZN-urile și inteligențele care le conduc nu se mulțumesc doar să facă raiduri de recunoaștere pe planeta noastră, ci și aterizează din motive diverse, unele imaginare, dar cele mai multe rămânând indiscernabile.

Un alt factor, care ar sprijini teoria conform căreia extraterestrii ar fi deja printre noi, îl constituie „oamenii în negru”, binecunoscuți de toți cercetătorii care au studiat fenomenul OZN și descriși în detaliu de-a lungul anilor de teoreticieni și autori precum John Keel, Ambert Bender, Gray Barker și Brad Steiger, ca să numim doar câțiva.

Oamenii în negru ar putea fi asimilați cu un fel de avertisment al extraterestrilor îndreptat împotriva pământenilor care au zărit OZN-uri. Mulți indivizi care au văzut OZN-uri sau au avut contact cu ele susțin că au primit la puțină vreme după aceea vizita unor oameni – unul sau trei – cu un ten măsliniu, îmbrăcați în negru, folosind deseori niște mașini mari și negre pentru a se deplasa. Oamenii în negru le-ar fi cerut să păstreze tăcerea asupra a ceea ce văzuseră. Uneori, martorii ar fi avertizați telefonic, câteodată de mai multe ori.

Dacă oamenii în negru nu sunt niște extraterestri care se străduiesc să-și păstreze vizitele secrete, li se poate atribui foarte ușor o origine mult mai terestră – trimișii unor servicii

guvernamentale sau agenții private. Obiectivul lor ar fi de a reduce la minimum publicitatea sau efervescența publicului, de a nu tulbura ancheta ce se efectuează pe plan local, sau chiar de a proteja o experiență secretă. Avertismentele telefonice se pot datora și unor dezechilibrați, care încearcă să adauge un nou element surescitării publicului, mai ales când observarea unor OZN-uri au constituit subiectele unor articole în presa locală. Oamenii în negru par a fi un fenomen extins pe plan mondial, dacă dăm crezare relatărilor care au reușit să treacă cenzura.

Totuși, unele sinucideri inexplicabile sau presupuse asasinate ale căror victime au fost câțiva cercetători dintre cei mai activi – dintre care doi sunt direct legați de Triunghiul Bermudelor – rămân deosebit de tulburătoare, chiar dacă se poate invoca și coincidența.

Doctorul James McDonald, astrofizician, foarte angajat în studierea OZN-urilor și preocupat de acest fenomen, după toate aparențele s-a sinucis în împrejurări misterioase, în plin deșert, sub cerul nocturn al Arizonei, în 1971. Doctorul Morris Jessup, astronom eminent, cercetător care a scris despre OZN-uri, s-a sinucis în mașina sa într-un parc din Miami, aflându-se în drum spre a preda un manuscris – la care lucra de mai mulți ani – doctorului Manson Valentine. În manuscris era vorba despre „experimentul Philadelphia” și trata despre posibilitatea de a se fi recurs la un magnetism intensificat pentru a crea invizibilitatea și telekinezia. Cercetătorul încerca astfel să explice evenimentele care se produc în Triunghiul Bermudelor. Chuck Wakeley, un tânăr pilot din Miami, care era gata să-și piardă avionul și viața într-un nor luminos din Triunghiul Bermudelor, a studiat cu seriozitate incidentele din această zonă și împrejurările în care au avut loc. Wakeley a scris pe acest

subiect, a ținut conferințe, a participat la emisiuni de radio și televiziune. În 1974, el a fost împușcat prin fereastra apartamentului său din Miami, situat la parter, în timp ce lucra la cercetările sale. Asasinul și mobilul au rămas necunoscute. Și mai sunt și alte cazuri la fel de tulburătoare.

*
* *

Unul dintre factorii general evocați, referitor la neverosimilitatea sau imposibilitatea de a stabili un contact direct cu alte forme de viață evolute din univers, constă în faptul că timpul repartizat unei ființe umane ar fi insuficient pentru a-i permite să ajungă într-un alt sistem planetar (admițând că al nostru nu are alte planete locuite) unde poate să fi apărut viața. Dar dacă am putea călători cu viteza luminii, limita vitezei obiectelor materiale după părerea lui Einstein, atunci deplasările intergalactice ar fi posibile pe perioada unei vieți, cu unele modificări ciudate decurgând din raportul dintre viteza unui obiect material și timp. De exemplu, dacă am putea face călătorii până la Alpha Centauri cu viteza luminii, traseu de trei ani și jumătate într-o capsulă spațială, apoi am reveni pe Pământ, vom fi mai bătrâni cu șapte ani, dar ne-am da seama că pe Pământ au trecut douăzeci de ani.

Această relativitate viteză-timp este ilustrată în mod și mai impresionant dacă considerăm că, în cazul în care am avea posibilitatea să efectuăm un periplu în jurul Andromedei, galaxia cea mai apropiată de a noastră, călătoria cu viteza luminii ar dura cincizeci și șase de ani din timpul nostru în capsula spațială, iar astronauții ar constata la întoarcerea pe Pământ că planeta noastră a îmbătrânit cu două milioane de ani. Aceste

supoziții sunt circumscrise de limitele vitezei materiei precum și de distanța la care se află stelele depărtate.

Dar ce s-ar întâmpla dacă teoria lui Einstein referitoare la curbura universului ar fi adevărată și dacă o linie dreaptă proiectată în spațiu s-ar transforma în cerc? Dacă materia în sine ar putea fi disociată și reprojectată? Deși astfel de concepte par ilogice, în acest stadiu ne este imposibil să cunoaștem progresele științifice la care au ajuns alte civilizații din cosmos, mai vechi decât a noastră. Asta ar explica nu numai aparițiile și disparițiile învăluite în ceață ale OZN-urilor deasupra apelor Triunghiului și în alte părți, dar și disparițiile și aparițiile, în anumite condiții de magnetism intensificat, a avioanelor, navelor și a ocupanților lor.

Încă o dată, dacă o explicație extraspațială este în afară de orice discuție, poate că am putea avea în vedere faptul că navele și avioanele noastre au pătruns într-o altă dimensiune așa cum ar ieși din ea o navă spațială străină – una din lumile din interiorul lumilor care poate exista în propriul nostru univers în același timp cu noi, dar fără să coincidă decât ocazional, fie atunci când condițiile devin propice din întâmplare, fie atunci când ele sunt create în mod intenționat, pentru a permite ceea ce numim un contact de „trecere”.

În ambele cazuri, calea ce duce spre alte lumi poate fi mai apropiată decât ne-am închipuit până acum, dacă dorim să o descoperim sau să pornim pe ea. Poate că am făcut deja primul pas fără să știm, în 1943, sub forma unui fel de efect secundar în urma unei experiențe de cercetare care ar fi fost făcută de marina Statelor Unite. O parte din această experiență ar fi avut loc în apele care mărginesc, la nord, Triunghiul Bermudelor.

X. EXPERIMENTUL PHILADELPHIA ȘI TRIUNGHIUL BERMUDELOR

La jumătatea lunii octombrie 1943, marina Statelor Unite ar fi făcut o serie de experiențe în incinta arsenalului din Philadelphia, la Norfolk-Newport News, în Virginia și pe mare. Deși s-a scris foarte mult despre „experimentul Philadelphia” (cărți, articole în revistele și ziarele americane și străine) sursele esențiale de informare rămân nebuloase. Unii martori au murit, alții refuză să fie citați și cel puțin unul dintre cercetătorii care s-au ocupat de această problemă s-a sinucis.

S-ar părea că a rămas necunoscut chiar și numele de cod aplicat de marină acestei experiențe. Dacă ar fi fost făcut public, cercetătorii ar fi avut posibilitatea să consulte documentele de bază, admitând că acestea încă mai există sau că nu au fost trecute la rubrica „top secret”.

Totuși, relatările și comentariile se mențin la aceeași versiune: marina ar fi încercat să facă să „dispară” una din navele sale în 1943 și experiența ar fi fost încununată de succes, lăsând de-o parte efectele pernicioase care au afectat echipajul.

Legătura dintre experiența de la Philadelphia și Triunghiul Bermudelor constă în faptul că pentru dispariția temporară a unui torpilor și a echipajului său s-ar fi folosit un câmp magnetic creat artificial. Pe timp de război, avantajul unui astfel de procedeu este evident, întrucât el permite sustragerea unei escadrelor vederii inamicului. Dar importanța pentru teoria

științifică prezintă un interes mult mai mare – materialul și oamenii au fost temporar proiectați într-o altă dimensiune.

Doctorul Manson Valentine, prietenul și confratele doctorului Morris Jessup, astronom eminent și selenograf care a intrat în contact cu Serviciul de Cercetări Navale după încercările respective, a relatat unele din incidentele cele mai frapante ale experienței de la Philadelphia, așa cum i-au fost ele încredințate de doctorul Jessup prin viu grai sau prin corespondența dintre ei.

După părerea lui Jessup, scopul [experimentului Philadelphia] ar fi fost de a încerca efectul unui câmp magnetic puternic asupra unei nave și a echipajului ei. S-a ajuns la acest rezultat prin recurgerea la niște generatoare magnetice (derivate din sistemul K.F. Gauss). S-au folosit generatoare cu curent pulsatoriu și nepulsatoriu pentru a crea un câmp magnetic enorm la bordul navei și în imediata ei apropiere, în acest caz un bazin de andocare. Rezultatele s-au dovedit stupeficante și de o importanță uriașă, deși au existat efecte secundare nefaste asupra echipajului. De la începutul experienței a apărut o lumină verde, vapoasă, destul de asemănătoare cu cea despre care vorbesc supraviețuitorii unor incidente survenite în Triunghiul Bermudelor, care descriu o ceață verzuie luminoasă. În curând întreaga navă a fost învăluită de această ceață și nava, precum și echipajul, a început să dispară privirii celor care se aflau pe chei până n-a mai rămas vizibilă decât linia de plutire. Ulterior, s-a semnalat apariția și dispariția torpilorului la Norfolk, în Virginia, ceea ce poate că este încercarea unei navigații invizibile, care presupune un fenomen de deviație a timpului.

S-a raportat că... experiența a reușit, cu un câmp efectiv de invizibilitate de formă sferică întinzându-se pe o distanță de o sută de metri de fiecare bord care lăsa să se întrezărească depresiunea provocată de navă în apă, nu și nava în sine. Odată cu intensificarea câmpului de forță, unii membrii ai echipajului au început să dispară. Ei n-au putut fi regăsiți decât datorită contactului fizic și n-au devenit vizibili decât prin intervenția unei tehnici ținând de binecuvântarea prin atingerea cu mâna... restabilirea totală putea să pună o problemă serioasă. Au circulat zvonuri conform cărora unii oameni au fost spitalizați, că alții au murit și că alții sufereau de deranjamente mintale.

În general, capacitățile fizice păreau să fi fost stimulate. Totuși, la unii, efectele transmutației datorate experienței se perpetuau; dispăreau provizoriu și reapăreau în timp ce se aflau la ei acasă, pe stradă, sau așezați la masa unui bar, a unui restaurant, spre stupoarea celor din jur. De două ori, habitacul navei a fost cuprins de flăcări în timpul remorcării spre uscat și vasul a suferit stricăciuni importante.

Legătura dintre Jessup și experiența de la Philadelphia s-a datorat întâmplării sau destinului, după cum interpretează fiecare. Doctorul Jessup, care, de-a lungul carierei sale de astronom, se simțise atras de studierea fenomenului OZN, a publicat foarte timpuriu o lucrare pe această temă intitulată *The Case for the UFO* (Citadel Press, New York, 1955). După un anumit timp de la publicarea ei, Jessup a primit o scrisoare de la o persoană care semna Carl M. Allen (dar adresa în caz de returnare specifica numele Carlos Miguel Allende). Scrisoarea

vorbea de o experiență a marinei care avusese loc în arsenalul de la Philadelphia și în larg, și menționa nume, date și detalii cel puțin ciudate. Jessup a răspuns acestei scrisori cerând și alte informații. În prima scrisoare, care se referea la teoria câmpului unitar a lui Einstein, Carlos Allende declara:

„Rezultatul” obținut a fost invizibilitatea totală a navei care era un contratorpilor, și a întregului său echipaj, în timp ce nava se afla în larg (octombrie 1943). Câmpul era efectiv în centrul unui forme sferice aplatizate la extremități, întinzându-se pe o distanță de o sută de metri de fiecare bord. Orice persoană care se afla în interiorul acestei sfere își pierdea claritatea și contururile, DAR asta nu o împiedica să distingă oamenii de la bordul acestei nave, de parcă și ei se aflau în aceeași stare, deplasându-se fără să pară că ating ceva cu picioarele. Orice persoană aflată în afara sferei nu vedea nimic, cu excepția depresiunii delimitată cu claritate de coca navei în apă, evident, cu condiția ca individul respectiv să fie destul de aproape, rămânând totuși în afara acestui câmp. De ce vă spun acum toate astea? Foarte simplu. Această informație trebuie dezvăluită pentru cazul în care voi ceda nebuniei. Cincizeci la sută dintre ofițerii și membrii echipajului sunt acum nebuni de legat. Unii dintre ei mai sunt încă primiți în anumite sectoare unde pot să beneficieze de un ajutor științific și competent când „se golesc” sau „se golesc și se împotmolesc”. A te „goli” este un efect secundar pentru omul care a stat prea mult în acel câmp. Experiența nu are nimic neplăcut pentru marinarii insuflețiți de curiozitate. Totuși, atunci când „se împotmolesc”, ei numesc această operațiune „Infern

& Co.”. Omul care a fost lovit de așa ceva nu se poate deplasa după propria lui voință dacă doi-trei dintre cei care se aflau și ei în câmp nu vin repede să-l atingă, altfel incremenește.

Dacă un om incremenește, poziția lui trebuie să fie cu grijă delimitată, apoi câmpul e întrerupt. Fiecare se poate mișca cu excepția omului „incremenit”. Atunci, cel care s-a alăturat ultimul echipajului trebuie să se apropie de locul unde se va afla fața sau pielea goală a omului incremenit; acesta nu mai e protejat de uniforma lui. Uneori, procesul durează în jur de o oră. În alte cazuri poate să dureze toată ziua și toată noaptea. Odată a fost nevoie de șase luni pentru a „dezgheța” un om.

... Oamenii profund „incremeniți” nu sunt conștienți de trecerea timpului așa cum o cunoaștem noi. Ei se află într-o stare semi-comatoasă. Trăiesc, respiră, simt, dar sunt atât de inconștienți încât rămân închiși într-un fel de „lume infernală”. Omul atins de un „îngheț” superficial e conștient de timp, uneori într-un mod acut, dar nici unul nu-l percepe așa cum îl percepem în mod obișnuit. După cum spuneam, a fost nevoie de șase luni pentru a veni de hac primului caz de „îngheț profund”. Asta a cerut un material electronic în valoare de cinci milioane de dolari și un loc special de ancorare pentru navă. Dacă în apropiere de arsenalul de la Philadelphia zăriți un grup de marinari care își pun mâinile pe un camarad sau par că pipăie aerul, observați degetele și membrele omului în criză. Dacă acestea par vagi ca un miraj datorat căldurii, duceți-vă repede și puneți mâna pe el căci este ființa cea mai disperată din lume. Nici unul dintre acești oameni n-ar vrea să redevină invizibil.

Nu cred că mai trebuie spus prea multe pentru a ne convinge că omul nu e pegătit să infrunte câmpul magnetic...

Acești marinari sunt auziți pronunțând fraze precum „prins în curent”, sau „încremenit în verde”, sau „încremenit în pâclă”, sau „mă goleam cu repeziciune”. Ele se referă, după zece ani, la efectele înregistrate în timp ce-și făceau treaba în centrul unui câmp magnetic. „Prins în curent” descrie exact senzația unui om „încremenit în pâclă”, înainte de a intra într-un „îngheț profund” sau un „îngheț simplu”. Antrenat „în presiune” se referă la ceea ce simte scurt un om pe punctul de a se „goli”, adică de a deveni invizibil, sau de a „încremeni” într-un „îngheț profund” sau un „îngheț simplu”.

Foarte puțini dintre marinarii care au participat la experiența de la Philadelphia mai sunt încă în viață... Cei mai mulți și-au pierdut mințile. Unul dintre ei a trecut prin zid în prezența nevastei, copilului și a doi camarazi. Nu l-a mai văzut nimeni niciodată. Alței doi membri ai echipajului au căzut pradă flăcărilor, adică au încremenit și au luat foc în momentul în care transportau niște busole de navă. Cel care le căra a fost cuprins de flăcări, celălalt a venit spre el pentru a-l atinge cu mâinile, dar a luat și el foc... Încrederea în atingerea cu mâinile a scăzut în urma acestui accident și zeci de marinari s-au deranjat la minte...

... Experiența s-a soldat cu un succes total, iar la oameni cu un eșec total...

Prima scrisoare se termina cu sugestii și modul în care Jessup ar putea verifica cele relatate și ar putea să găsească alți martori.

Savantul i-a răspuns corespondentului său și i-a cerut noi dovezi. După câteva luni, „Allen” a scris din nou, propunând să absorbă pentotal de sodiu și să se supună unui hipnotizator pentru a-și putea aminti numele și faptele privitoare la operațiunea careia îi acorda, ca martor de bună credință, atâta importanță. Totuși, Allen considera că Serviciul de Cercetări navale nu va permite niciodată „divulgarea faptului că o astfel de experiență a putut să fie autorizată”. În această a doua scrisoare, Allende adăuga o teorie proprie:

Sunt sigur că manevrând în mod adecvat, adică prezentând acest lucru publicului și științei în maniera dorită pe plan psihologic, omul s-ar putea duce acolo unde visează să se ducă actualmente... la stele, datorită mijlocului de transport peste care marina a dat accidental (spre marea ei încurcătură) când nava ei experimentală a dispărut și s-a materializat după un minut la câteva sute de mile de locul inițial, într-un alt loc de ancorare, în golful Chesapeake...

În timp ce Jessup încă mai studia conținutul acestei a doua scrisori, a primit o invitație din partea Ministerului Marinei prin care i se cerea să se prezinte la Serviciul de Cercetări Navale pentru o întrevedere. Când s-a prezentat la cartierul general al acestui serviciu, la Washington DC, nu mică i-a fost surpriza când i s-a înmănat un exemplar din propria lui lucrare pentru a-l examina. I s-a explicat că lucrarea fusese trimisă prin poștă de șeful serviciului, amiralul F.N. Furth, în cursul verii anului 1955 și că fusese studiată de ofițerii atașați oficiului de proiecte spațiale și de serviciul similar al aeronauticii. S-a observat că lucrarea era amplu adnotată de mână, după toate

aparențele de trei persoane diferite care folosiseră cerneluri distincte pentru a-și înscrie remarcile.

Când a examinat exemplarul înmănat, Jessup a constatat că scrisul și stilul unuia dintre comentatori erau în mod evident cele ale lui Allen, misteriosul lui corespondent. Comentariile se dovedeau a fi insolite din mai multe motive. Criticii textului păreau să joace rolul unor reprezentanți ai unei culturi vechi și secrete, având cunoștință de o dezvoltare științifică anterioară pe Pământ și în cosmos și vorbind despre vizitele constante pe globul nostru ale unor nave spațiale și alte mijloace de transport (cu aluzii la modul lor de operare), precum și despre un război interplanetar care devastase Pământul. Comentariile se refereau din abundență la câmpurile magnetice, la dematerializare și la observarea actuală a Pământului de către nave spațiale mari și mici. Totuși, în afara tuturor acestor lucruri care par să fie pură fantezie, se făceau remarci asupra unor încercări secrete făcute de marină, mai ales la experiența de la Philadelphia din 1943. În felul acesta, Jessup s-a pomenit din nou amestecat, prin intermediul cărții sale, în acest caz ciudat și, după cum a explicat câtorva confrăți de-ai săi, a făcut o anchetă cu acest subiect datorită contactelor pe care le stabilise cu marina. Moartea lui neașteptată și inexplicabilă, survenită în 1959, a pus capăt acestor cercetări.

Între timp s-a făcut un număr limitat de copii ale lucrării doctorului Jessup, care reproduceau toate notele tulburătoare datorate comentatorilor neidentificați, la cererea marinei Statelor Unite sau a unor ofițeri. Copiile lucrării au fost făcute de o firmă din Texas specializată în electronică, Varo Corporation din Dallas. Printr-o coincidență ciudată, această firmă efectua lucrări speciale (sau secrete) pentru Ministerul Marinei.

Reproducerile volumului adnotat și faptul că ele au circulat în cercurile navale și militare constituie în sine un alt mister. Dacă informațiile notate pe exemplarul original erau incorecte sau imaginare, de ce-ar fi circulat în interiorul Pentagonului o ediție limitată? Lucrarea inițială a lui Jessup, fără adnotări, nu provocase nici o emoție deosebită și, după toate aparențele, interesul oficial fusese stârnit numai de remarcile de pe margine și de referințele care dovedeau că autorul era „bine informat” despre experiențele navale.

Gray Barker, scriitor și cercetător interesat de fenomenul OZN, care a reușit să pună mâna pe unul dintre aceste exemplare adnotate atât de greu de obținut, își amintește cum a auzit de el prima dată:

Am aflat despre existența acestor copii adnotate cu ocazia unei conversații cu doamna Walton Colcord John, directoarea revistei Little Listening Post din Washington, care se interesa de OZN-uri. Doamna John mi-a adus la cunoștință prin telefon zvonurile ciudate conform cărora cineva ar fi trimis un exemplar adnotat la Washington și guvernul n-ar fi ezitat să ceară copierea în totalitate a acestei cărți. Ea m-a asigurat că lucrarea fusese distribuită în mediul militarilor.

Firește, nu avusese niciodată ocazia să vadă vreunul dintre aceste exemplare și informațiile ei erau destul de sărace, dar părea că face o legătură între această carte și o pretinsă experiență navală în cursul căreia o navă ar fi dispărut complet din ochii celor aflați de față. Nu prea știam ce să cred de toate astea până când am auzit de scrisorile ciudate ale lui Allende, care evocau o astfel de experiență într-un mod deosebit de înspăimântător.

În ciuda rarității copiilor adnotate, cele mai multe dintre ele fiind dispărute, Gray Barker a reușit să-și procure una pe care a reprodus-o într-o ediție destinată celor interesați de problemă (*The Case for the UFO – Annotated Edition*, Gray Barker, Clarksburg, West Virginia).

Presupusa sinucidere a doctorului Jessup cere un comentariu suplimentar. Între prima vizită la Ministerul Marinei și moartea sa, el și-a consacrat mult timp cercetărilor asupra experimentului Philadelphia și, respectând cu strictețe regulile de securitate, a comunicat unele descoperiri și teorii doctorului Valentine.

Jessup i-a declarat lui Valentine că marina a încercat să-l găsească pe Allende (sau Allen) luând ca punct de plecare adresa de pe scrisorile adresate lui Jessup, dar fără nici un rezultat, iar despre identitatea celorlalți doi comentatori nici nu putea fi vorba. Jessup era convins că experiența avusese loc cu adevărat și că incidentele descrise de Allende avuseseră într-adevăr loc. Considera că efectele care îi afectaseră pe marinari se datorau unei pregătiri insuficiente. După toate aparențele, s-ar fi derulat mai multe încercări, unele la chei, iar altele, destul de spectaculoasă și neprevăzută, în larg, când contratorpilorul dispăruse din convoi pentru a apărea în locul de ancorare din Norfolk, apoi fusese transportat în același fel în docul arsenalului din Philadelphia.

Jessup era îngrijorat în legătură cu această experiență și i-a spus lui Valentine că marina îl consultase în legătură cu o altă tentativă de acest gen, dar că declinase oferta. Era convins că marina, încercând să creeze un nor magnetic în scopuri de camuflaj în 1943, descoperise o putere capabilă să modifice temporar, sau poate definitiv dacă era destul de intensă,

structura moleculară a indivizilor și a obiectelor, ceea ce permitea acestora să treacă într-o altă dimensiune, cu implicații de telekineză previzibile și încă incontrolabile. Când Valentine, care studia misterul Triunghiului Bermudelor din 1945, a sugerat că evenimentele survenite în această zonă ar putea să fie rezultatul aceluiași fenomen la o scară mai mare, Jessup a fost de acord în principiu cu punctul lui de vedere.

Pe la jumătatea lunii aprilie 1959, Jessup l-a anunțat pe Valentine că a ajuns la ceea ce considera a fi niște concluzii definitive în privința urmăririi unor reacții decurgând din experiența de la Philadelphia și că schițase în linii mari un material despre care voia să stea de vorbă. Doctorul Valentine i-a propus să vină la cină. Cina trebuia să aibă loc în seara de 20 aprilie.

Jessup nu a răspuns invitației. Conform rapoartelor poliției, puțin înainte de orele 16:30, Jessup s-a instalat la volanul mașinii și a mers până la Matheson's Hammock, parc din Dade County, lângă Miami. Acolo s-ar fi sinucis respirând oxid de carbon adus în interiorul mașinii printr-o țevă legată la eșapament. Raportul poliției spune că nu s-a găsit nici măcar o notiță, cu atât mai puțin un manuscris.

Doctorul Valentine a vorbit despre un aspect al acestui caz care nu a figurat în raportul oficial. Doctorul Jessup era încă în viață când a fost găsit în mașină, și doctorul Valentine adaugă: „... poate că a fost lăsat să moară. Teoriile lui puteau fi calificate drept revoluționare... anumite persoane ar fi vrut să evite răspândirea lor...”

Cu cât cercetezi mai mult această presupusă experiență, cu atât pare mai ciudată. Unele elemente de informație pot fi verificate, dar nu găsim nici unul care să fie legat direct de experiență. Mulți indivizi, făcând parte sau nu din marină, declară că își amintesc de incident și chiar sunt gata să furnizeze

informații, dar refuză cu încăpățănare să li se menționeze numele.

Indiferent de partea de adevăr pe care o conțin aceste evenimente, contratorpilorul pe care s-a făcut experiența, USS *Eldridge*, D-173, a existat într-adevăr. El a intrat în serviciu la 27 august 1943 și a luat parte la misiuni de escortare și de patrulare în zona Bermudelor, golful Chesapeake și în apele învecinate până la începutul lui 1944, moment în care a plecat într-o traversare a Atlanticului. Prin urmare, ar fi putut foarte bine să facă obiectul acestei experiențe la vremea indicată. Nava a fost dezarmată în iunie 1946 și în cele din urmă a fost cedată Greciei în cadrul programului de apărare și asistență mutuală. Nava tip Liberty SS *Andrew Furuseth*, de pe care s-ar fi observat dispariția navei D-173, se afla și ea în zonă la vremea respectivă, ca și SS *Malay*, alt cargou al cărui echipaj ar fi fost martor la incident.

Toate eforturile întreprinse pentru intrarea în contact cu unii participanți sau observatori presupuși ai experienței, pentru a fi interogați, s-au dovedit în general zadarnice. Un număr mare dintre acești martori au dispărut, alții nu s-au arătat prea comunicativi, iar alții au declarat că nu vor să fie amestecați sau se adăposteau în spatele familiei care forma un adevărat baraj, susținând că respectivul preferă să nu vorbească.

Dunninger, celebrul clarvăzător și telepat, a intrat în legătură cu marina Statelor Unite în 1942, propunând un plan prin care voia să facă navele invizibile datorită unui procedeu care crea miraje acționând asupra razelor soarelui. Indiferent de rezultatul activității sale, el a fost obligat să semneze un document prin care se angaja să păstreze o tăcere totală asupra acestei probleme până la sfârșitul zilelor. Și au mai avut loc și alte experiențe, bazate pe concepte destul de ciudate, mai ales

utilizarea militară a antigravitației.

Un cercetător care vrea să-și păstreze anonimatul i-a mărturisit autorului că, vreme de câteva luni, încercase să găsească, la Pentagon și în altă parte, rapoarte ale Serviciului de Cercetări Navale având legături cu experiența inițială, dar fără succes. „Totuși, adaugă el, am descoperit ceva ciudat. Dispozitivul e montat și experiența continuă.”

Deși ultimele concluzii ale lui Jessup s-ar putea să nu le mai cunoaștem vreodată, unele idei pe care le-a încredințat doctorului Valentine în cursul discuțiilor lor se referă la experiența de la Philadelphia și la ceea ce ar lega-o pe aceasta de Triunghiul Bermudelor, după cum demonstrează răspunsurile următoare ale doctorului Valentine la unele întrebări pe care i le-a pus autorul:

Înainte ați declarat că doctorul Jessup considera că marina descoperise din întâmplare combinația unor împrejurări, naturale sau provocate, care ar fi cauzat disparițiile din Triunghiul Bermudelor. Ați putea să faceți câteva comentarii?

Nu cred că doctorul Jessup a considerat că era vorba de o descoperire făcută „din întâmplare”. După câte mi s-a spus, experiențele care atrag după sine un magnetism de mare intensitate au fost în mod oficial abandonate de mai mulți ani, după cum motorul cu ioni, cunoscut din 1918, nu a făcut obiectul nici unei comunicări, iar inventatorii au fost reduși la tăcere într-un mod oarecare. De aceea sunt convins că fizicienii cei mai eminentei cunosc probabil fenomenul și se tem de ceea ce se poate întâmpla în urma creării unui câmp magnetic de mare intensitate, mai ales dacă acesta este provocat de un curent pulsatoriu sau în formă de vârtej.

În legătură cu experiența care ar fi avut loc la Philadelphia, ați putea să-mi dați o explicație relativ simplă despre ceea ce s-a întâmplat?

După cunoștința mea, nu se poate da nici o explicație ortodoxă în termeni familiari. Mulți savanți sunt acum de acord că structura atomică de bază este esențialmente de natură electrică, și nu compusă din particule materiale. Intră în joc o reacție amplă și complicată de energii. Un concept atât de larg conferă o mare flexibilitate universului. Ar fi foarte surprinzător ca într-un astfel de cosmos să nu existe faze de materie multiple.

Trecerea de la o fază la alta ar echivala cu trecerea de la un plan de existență la altul, un fel de metamorfoză interdimensională. Cu alte cuvinte, ar putea exista „lumi în interiorul lumilor”. Multă vreme s-a bănuir că magnetismul este un agent în schimbări atât de absolute. Mai întâi, întâmplarea face să fie singurul fenomen inert pe care nu am fost în stare să-l reproducem recurgând la sistemele mecanice. Ne putem reprezenta electronii propagându-se de-a lungul unui conductor, „explicând” astfel curentul electric, sau putem să ne inchipuim valurile de energie de diferite frecvențe din eter, „explicând” astfel spectrul căldură-lumină-radio. Dar un câmp magnetic sfidează orice interpretare mecanică. El conține un element aproape mistic. Pe de altă parte, de fiecare dată când întâlnim o materializare sau o dematerializare de neconceput (pentru noi), ca în cazul fenomenului OZN, ele par însoțite de perturbații magnetice puternice. Deci putem presupune în mod rațional că provocarea (crearea) voită a unor condiții

magnetice neobișnuite poate duce la o schimbare de fază a materiei, atât fizic cât și vital. În acest caz, ar exista distorsiunea elementului timp, care nu e în nici un fel o entitate independentă, ci o parte integrantă dintr-o materie determinată – dimensiunea energie-timp precum cea în care trăim.

Dacă acesta este rezultatul intensificării magnetismului, atunci, după părerea dumneavoastră, ar exista niște câmpuri magnetice intense care ar acționa sporadic în Triunghiul Bermudelor?

Cred că acest lucru nu poate fi tăgăduit. Câmpurile magnetice sunt fie rezultatul unei formări sporadice, și poate sezoniere, de origine geofizică, fie efectele concomitente ale activității OZN-urilor. Ar putea fi și o combinație a celor doi factori. Un alt aspect importat de luat în seamă este posibilitatea ca unul sau altul dintre acești factori să dea naștere furtunilor magnetice sau ciclonice în anumite condiții. Ca și tornada, vârtejul magnetic s-ar putea amplifica de la sine și n-ar fi exclus să provoace o tranziție interdimensională pentru cine s-ar afla în centrul lui.

Credeți că aceste câmpuri sunt naturale sau provocate?

După părerea mea, formarea unor câmpuri magnetice în Triunghiul Bermudelor se poate datora unui ansamblu de cauze naturale sau suscitade de activitatea OZN-urilor. „Inginerii spațiului” pot foarte bine să utilizeze potențialul electric al aceste zone foarte deosebite și în același timp să provoace furtuni magnetice atunci când se deplasează. După cum am mai declarat, aceste aparate

interdimensionale pot să fie cu totul invizibile pentru noi în timp ce prezența lor în atmosferă este resimțită pe plan magnetic. Radarul le poate dezvălui urma, cel puțin temporar.

Ca vechi observator experimentat al disparițiilor din Triunghiul Bermudei, credeți că în viitorul apropiat se va găsi o explicație acceptabilă?

Cred că o explicație acceptabilă a fenomenului interdimensional nu se va putea da decât atunci când se va produce o recunoaștere mult mai generală și mai obiectivă a numitelor fenomene față de cea pe care vrem să i-o acordăm oficial în zilele noastre. Asta nu se va întâmpla decât atunci când teoriile „explicative” vor ceda locul unei mult mai ample înțelegeri a principiilor naturale. Vom ajunge la acest lucru stabilind o corelație între informații necenzurate, înțelegând prin asta toate informațiile disponibile, fără a ține cont că astfel de informații ar putea sprijini sau informa o ipoteză preconcepută. Trebuie să abandonăm vechea metodă deductivă (care lasă faptele să se adapteze teoriei), pentru un sistem mai inteligent, metoda inductivă (care lasă faptele să dea formă unui principiu). Dacă luăm în considerare rapiditatea cu care această concepție progresează în rândurile savanților tineri, mulți dintre noi vom putea în curând să întrezărim capătul tunelului.

Oricum „experimentul Philadelphia” putea foarte bine să fie sugerat sau sprijinit de teoria „câmpului unitar” a lui Einstein, tentativă logică pentru apropierea câmpului magnetic și câmpului gravitațional de alte

fenomene subatomice. Dacă aplicăm aceste date „experimentului Philadelphia” și Triunghiului Bermudelor, apare clar că atracția dintre molecule ar putea să fie în mod provizoriu modificată de un câmp de forță, ceea ce, efectiv, ar introduce materia într-o altă dimensiune. Astfel de câmpuri de forță cuprind atât cauza cât și efectul transmutării și transferului materiei. Dacă această noțiune pare de neconceput sau illogică, ar trebui să ne gândim la o altă teorie a lui Einstein, și ea considerată imposibilă, și la multe altele care ne-au modificat viața și perspectivele psihice din 1945.

Triunghiul Bermudelor s-ar putea să fie un fel de far pentru călătorii mult mai ciudate și mai îndepărtate. Poate că e deja folosit de alții, iar pentru noi, atunci când vom învăța să controlăm regulile jocului, s-ar putea să devină poarta cea mare care ne va duce spre stele și spre numeroasele lumi din galaxiile ce ne înconjoară.

În colecția **UFO**

 au apărut:

1. Erich von Däniken – „Ipoteza extraterestră – Dovezile mele”
2. Jean Sider – „OZN – Dosar secret”
3. Michael Lindemann – „OZN și prezența extraterestră”

 va apărea:

Scott Mandelker
VENIȚI DIN ALTĂ LUME



Un studiu captivant despre americanii care se cred a fi de altundeva, cartea de față prilejuiește o abordare a subiectului surprinzătoare prin nouitatea ei: dezvoltări făcute de douăzeci și cinci de oameni încredințați că provin de pe alte planete.

Indiferent dacă afirmațiile lor vi se vor părea tulburătoare, incitante sau de-a dreptul șocante, *Veniți din altă lume* oferă prima analiză profundă a unui grup social tot mai numeros.

Depășind tot ce s-a mai scris până acum, *Veniți din altă lume* pătrunde pe teritorii noi, trasează noi direcții și constituie o provocare pentru felul cum înțelegem evoluția omenirii.